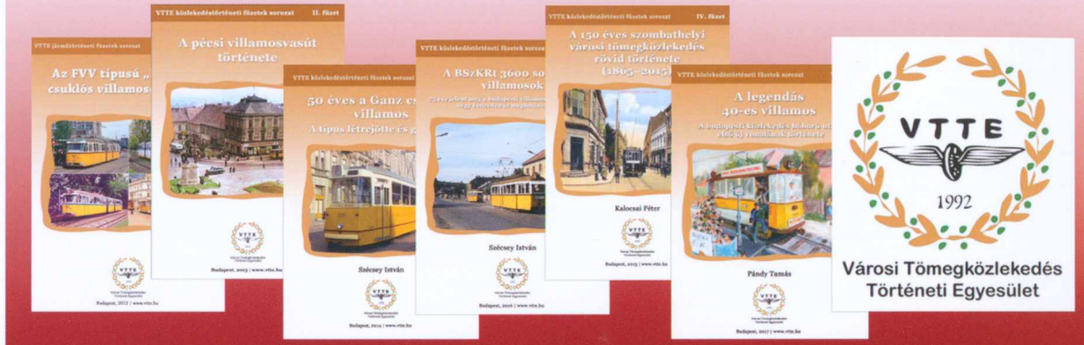
Kérjük, támogassa adója 1%-ával
a Városi Tömegközlekedés Történeti Egyesületet!



Adószámunk: 18058503-1-42

Bajsz Gábor

© VTTE, 2024
Kiadja a Városi Tömegközlekedés Történeti Egyesület
Levélcím: vtte@vtte.hu
Felelős kiadó: Benda György elnök
Lektorálta és szerkesztette: Dr. Németh Zoltán Ádám
Lektorálta: Nagy István

Címlapfotó: Az 507+508-as volt budapesti S típusú, Szegeden átalakított ikerkocsi a Belvárosi hídon, 1967-ben *(SZKT gyűjtemény)*

ISSN 2416-2248
ISBN 978-615-5998-13-3

X377266

A kétszer volt újszegedi villamos

Bajsz Gábor

Városi Tömegközlekedés Történeti Egyesület
Budapest, 2024

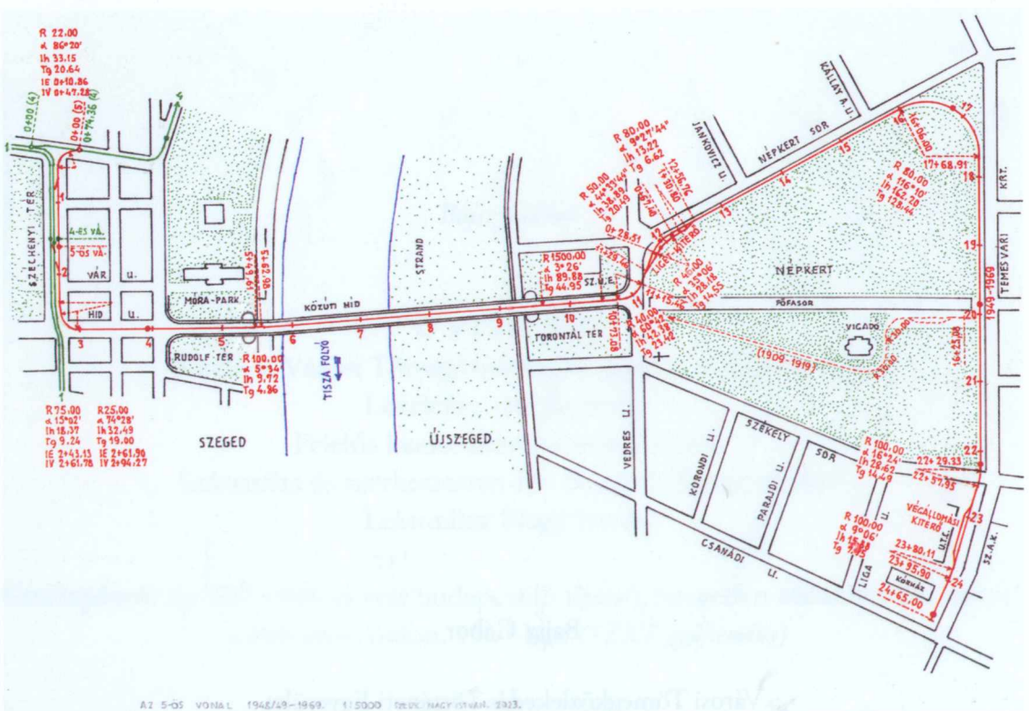
SZTE Klebelsberg Könyvtár
J001485937
SZTE Klebelsberg Könyvtár és Levéltár SZEGED 6.
X377266

Bevezető

A füzetünk furcsa címe hűen és pontosan tükrözi a valóságot. A szegedi közúti vasúthálózat különleges vonala volt az újszegedi. Az egyetlen, amely áthaladt a Tisza-hídon, a bal parti városrészbe, Újszegedre. De nem csak ezért volt különleges, hanem sorsa miatt is. Már az sem volt eleve egyértelmű, hogy megépüljön-e vagy sem, de aztán kétszer is megépült, hogy aztán mindkétszer meg is szűnjön. Az 1909-es megnyitása és az 1969-es megszüntetése között eltelt 60 évben mindössze 30 évig üzemelt. Először 1919-ben külső kényszer szüntette meg, s közel 30 évig aludta „csipkerózsika-álmát". 1948-ban feltámadt, majd 1969-ben gazdaságpolitikai okokból ismét megszűnt. Akkor már végleg.

Az újszegedi villamosvonal megépítése

A Szegedi Közúti Vaspálya Rt. 1908-ban indította meg Szegeden a villamosközlekedést addigi lóvasúti hálózatának villamos üzeműre alakításával, illetve jelentős mértékű bővítésével. Ekkor már évtizedes gondolat volt a lóvasút villamosítása, a Társaság 1899. december 31-én jelezte ilyetén szándékát Szeged szabad királyi város Tanácsának, de a megvalósítás egyre csak késett. Pedig a századfordulón már nemcsak Budapest, hanem a Szegedhez hasonló méretű Pozsony, Miskolc, vagy akár még kisebb vidéki városok, mint például Szombathely és Sopron

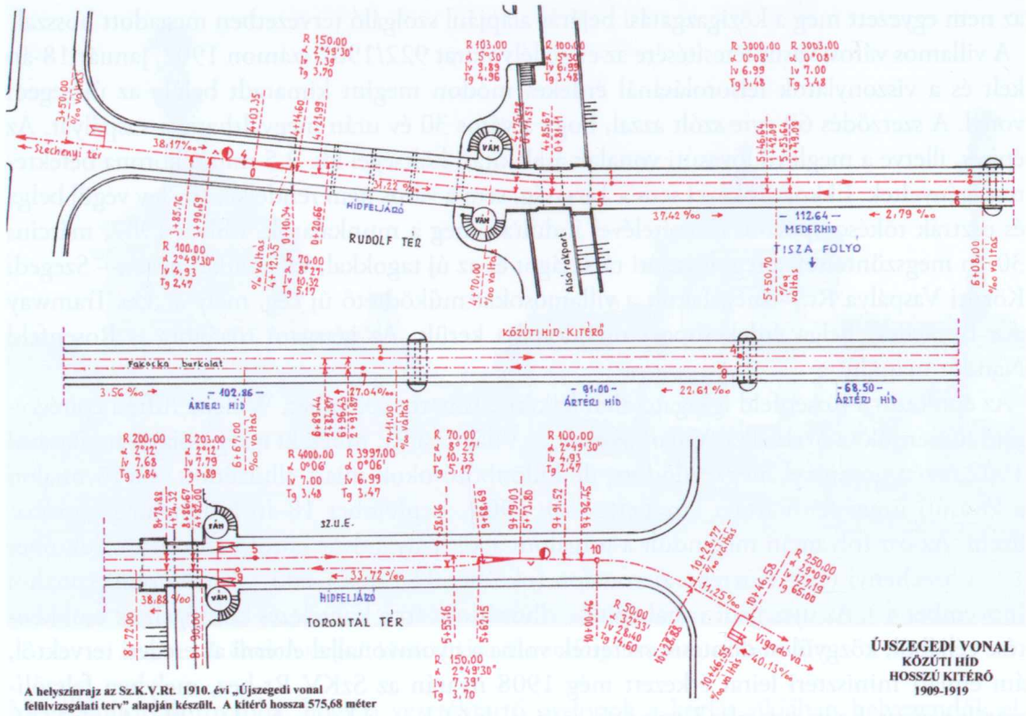


AZ 5-ÖS VONAL 1948/49–1969. 1:5000 TERV.: NAGY ISTVÁN, 2003.

1. ábra: Az újszegedi villamosvonal eredeti és II. világháború utáni nyomvonala *(Nagy István rajza)*

vagy a szomszédos Szabadka is rendelkezett villamosvasúttal. A benyújtott terv már a későbbi nagy hálózatbővítést jelezte előre, azonban az újszegedi vonalat még nem tartalmazta. Megvizsgálva az 1900. január 10-én, 1368/900. számon benyújtott előterjesztést, a témával először 1900. február 2-án foglalkozott érdemben a város tanácsa, azonban bármiféle konkrét előrelépés nélkül. Eltelt két év, amikor 1902. március 12-én egy albizottsági ülésen újra előkerült a lóvasút villamosítása, és itt egy bizottsági tag, Stelczel Frigyes államvasúti üzletvezető a korábbiakhoz képest három további viszonylatot is javasolt a leendő villamosvasúti hálózatba, s ezek között már szerepelt az újszegedi Népliget vendéglőhöz vezetendő vonal is. 1903 elején a helyi sajtó is cikkezett a leendő villamosvonalakról, megemlítve az újszegedi Erzsébet-ligetbe irányuló viszonylatot is. A Stelczel-beadvány azonban elsikkadt a városházi útvesztőben, legközelebb 1903 áprilisában vette elő újból a sajtó, részletesen felidézve javaslatait, ám itt megint csak nem szerepel az újszegedi vonal. Újabb fordulatot az SzKV Rt. 1903. október 20-án kelt nyilatkozata hozott, amelyben a hálózat kiépítésének ütemezését vázolta, négy építési időszakra bontva a beruházást. Ebben azonban az állt, hogy: *„Az újszegedi vonalat véglegesen ejteni kérjük, mert igaz ugyan, hogy nyáron kívánatosnak mutatkoznék, (…) de ez a szükséglet is csak vasár- és ünnepnapokon, s ezeknek is csak az esti óráiban áll be."* A városi tanács ezt az előterjesztést nem fogadta el. Így 1905. augusztus 4-én az SzKV Rt. benyújtotta újabb tervezetét, amely viszont az elsőhöz hasonlatosan nem tartalmazta az újszegedi vonalat, de olyanokat viszont igen (pl. a Csongrádi sugárúti vagy az alsóvárosi vonal), amelyek sosem épültek meg. A tanács ekkor még helyben hagyta a társaság véleményét azzal, hogy *„Újszegednek a villamos vasúti hálózatba bevonása elejtendő, mert csak rövid időszakon át és csupán alkalmi forgalomra lehet számítani, ami a befektetési költségekkel arányban nem áll."* Ezen a terven módosított november 17-én a városi tanács, amely ismét bevette a megépítendő vonalak közé az újszegedit. Ez a tervváltozat tartalmazta először azt is, hogy a fővonal mellett az újszegedi vonalnak a hídon levő szakasza is két vágánnyal épüljön meg. Azonban kérdéses volt a vonalnak a Széchenyi térről kivezetése. A legcélszerűbb persze a Híd utcai nyomvonal volt, de a tervezet szerint a Vörösmarty, Wesselényi vagy a Vár utcai kivezetés sem jelentett volna problémát. Ez utóbbiról, illetve az Erzsébet-ligetben vezetendő nyomvonalról ekkor nem született megállapodás.

A kereskedelemügyi miniszter csak 1906. április 24-én foglalkozott érdemben az üggyel, s elrendelte a közigazgatási bejárást, amire a következő hónapban, május 3-án került sor. Ezen a jegyzőkönyv szerint az újszegedi vonallal kapcsolatban a következőket állapították meg. Az újszegedi vonalat a belvárosi hídfő csomópontjától tekintették önállónak, mert itt ágazott volna ki az ekkor még a Híd u. – Stefánia nyomvonalon elképzelt felsővárosi vonalból. A híd feljáróin mindkét oldalon, illetve a mederhídon, a híd tengelyétől szimmetrikusan, egymástól 3,0 m tengelytávolságra kettős vágány építendő. Az itt alkalmazott 33,6 km/fm-es Phoenix-rendszerű, nyomcsatornás sínek koronájának egy szintben kellett lenni az útburkolat fakockáinak felszínével. Ehhez szükség esetén a fakockák alatt levő kettős deszkarétegből a sínek alatt a felső eltávolítandó. A híd teherbírását figyelembe véve a 9-10 t tömegű motorkocsik egy pótkocsit is vontathatnak. Kikötötték, hogy a hídon esetlegesen egymást követő több motorkocsi között 10 m térköz tartandó. A villamoskocsik a közúti forgalom iránya szerint közlekednek a hídon a közúti járművek sebességéhez alkalmazkodva.



3. ábra: A közúti hídon 1909-ben átvezetett kettősvágányú villamosvonal nyomvonala *(Nagy István rajza)*

pították a megállóhelyeket és előírták azok szabványos megállótáblával történő felszerelését három napon belül. Az új viszonylat tehát a Széchenyi tér és az Erzsébet-liget (ma: Népliget) – a város kedvelt kirándulóhelye – között közlekedett. A város központjából a közúti hídon át a Liget fái alatt, a fősétány vonalától kissé elkanyarodva csilingeltek a villamoskocsik. A Széchenyi téren, a Tisza szálló előtti végállomásán csatlakozása volt a fővonalhoz és a másik két mellékvonalhoz is (Gedó – Vörösmarty utca – Tisza Lajos krt. – Közvágóhíd és a Széchenyi tér – Dugonics tér – Belvárosi temető vonalakhoz). Az 1625 m hosszú[3], egyvágányú, de a híd teljes hosszában kétvágányú vonal volt a legrövidebb a négy közül. Az átadásra ugyan a többi vonalhoz mérve később, de az eredeti tervekhez képest mégis majdnem egy évvel korábban került sor. A villamosvasút építési engedélye ugyanis kikötötte, hogy az egyes vonalak átadását a rá vonatkozó engedély kézhez vételétől számított másfél éven belül köteles átadni a cég. Az újszegedi vonalra a minisztériumi engedély 1908. október 10-én érkezett, így tehát 1910. április 10-éig kellett elkészülnie. Ehhez képest kell értékelni az 1909. július 1-jei átadást.

A teljes hálózat 1435 mm nyomtávolsággal épült meg. Az engedélyezett maximális sebesség 20 km/h volt, de az újszegedi vonalon és általában a belvárosi szakaszokon ennél lassabban kellett haladni. A híd két feljáróján, tekintettel azok 34,6‰-es emelkedőjére 14 km/h, a mederhídra pedig mindössze 12 km/h sebesség volt engedélyezve. A hídon a felsővezetéket oszlopok, azokon díszes kitartókarok tartották. E díszítéseknek azonban fontos statikai

3 A felsővárosi (vagy gedóinak nevezett) vonalat végül nem a Híd utcán vezették ki a Széchenyi térről, így a Széchenyi téri szakasz is az újszegedi vonal része lett.

szerepe is volt. Az újszegedi vonalon összesen 36 ilyen oszlopot állítottak. A felsővezeték az előírt minimum 5,50 m magasságban épült meg. A vonal belvárosi végállomása a Széchenyi téren a Tisza Szálló előtt volt. A téren itt három vágány volt egymás mellett[4]. A nyomvonal innen a Híd utcán, majd a közúti hídon vezetett a Torontál térig, ahol a fősétánytól enyhén távolodott egész a népszerű mulatóig, az Újszegedi Vigadóig. A Vigadót megkerülve előbb egy balos, majd egy jobbos ívvel visszakanyarodott a fősétányhoz, ahol is helyet kapott a végállomási kitérő. Itt váróhelyiség is épült az utasok számára.

A vonal műtanrendőri bejáráskor megállapított megállói a következők voltak: Széchenyi tér végállomás, Híd u. (akkor: Kállay Albert u.), jobb parti hídfő, irányonként elválasztva (ez a Stefánia, akkor Bástya u.), bal parti hídfő a vámházaknál (újszegedi lépcsőnél), Torontál tér (a Liget bejáratánál), Újszegedi Vigadó, Újszeged végállomás. Ezek közül a bal parti hídfőben és a Torontál téren levők feltételes megállók voltak, a többi rendes. Az újszegedi vonalon a megnyitása után kezdetben két motorkocsi közlekedett.

4. ábra: A szegedi Tisza-híd, villamosvonallal

4 Az 1919-es megszűnést követően a Széchenyi téri harmadik vágányt felszedték akkor, amikor már végleg lemondtak az újszegedi villamos újraindításáról (1928.), de az 1948-49-es újraépítés kapcsán visszaépítették.

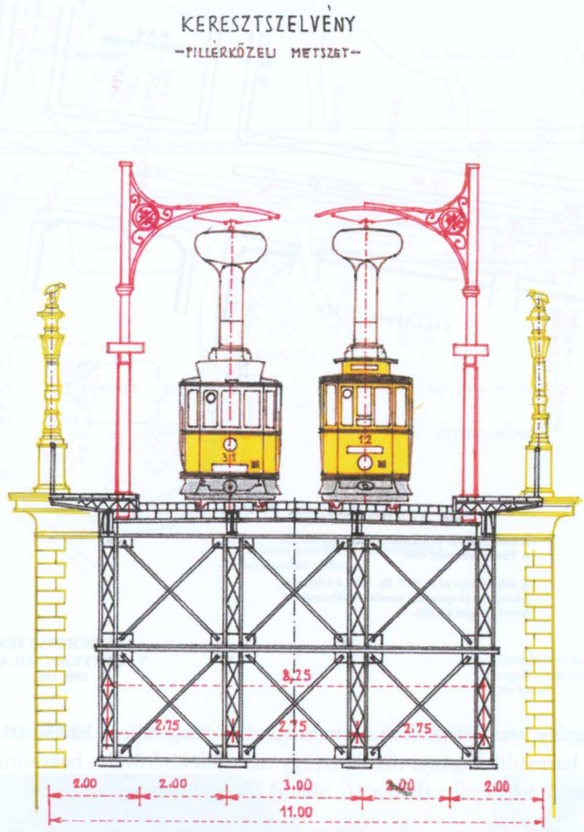
5. ábra: A Tisza-híd belvárosi hídfője, ahol a villamosvonal kétvágányúvá vált *(SZKT gyűjtemény)*

Az újszegedi vonal üzeme a kezdetekkor

Egy gondolat erejéig térjünk itt ki magára az 1883-ban átadott közúti hídra. Ezen ugyanis az átkeléskor minden gyalogosnak és járműnek hídvámot kellett fizetni. (Gondoljunk a megelőző bekezdésben említett vámházi megállóra.) Azonban a villamos utazóközönsége – már az építési szerződésben is megállapítva – 50 %-os kedvezményben részesült, amit a menetjegy ára tartalmazott, a forgalmi személyzet pedig vámmentesen kelhetett át a hídon. A cég ugyanis befizette a város „javadalmi pénztárába" a szükséges összeget. Maga a hídvám ebben az időben annyira komoly tétel volt a város kasszájában, hogy pl. 1910-ben rendőri segítséget kért a városi tanács, hogy így akadályozza meg a gyalogosoknak a vasúti hídon való vámmentes átkelését a két part között. 1911-ben pl. 106.000,- korona volt az ebből befolyó összeg. Eltörlését már jó ideje szorgalmazták, mert az újszegedieket kifejezetten hátrányosan érintette, mintegy különadóként élték meg.

Az SzKV Rt. kezdetben 25 motorkocsival (1-25 psz.[5]) és 14 pótkocsival rendelkezett – ezekből 6 zárt (51-56 psz.), illetve 8 nyitott, nyári (101-108 psz.) – melyeket a Győri Vagongyár (Magyar Waggon és Gépgyár, MWG) gyártott. E járművek Siemens D-54 típusú motorjai eléggé gyengécskék voltak (25 LE), így a hidat gyakran – főleg télen – csak nehezen tudták „megmászni", s a 13 km/h-s utazási sebesség is meglehetősen alacsony volt. Némi túlzással akkoriban az a mondás járta, hogy „akinek ép és egészséges a lába, az mindig bátran versenyre kelhet ezzel a villamosnak nevezett csigával".

5 psz,: pályaszám



A villamosforgalom a baloldali közlekedési rend szerint bonyolódott, jelzőbot segítségével.

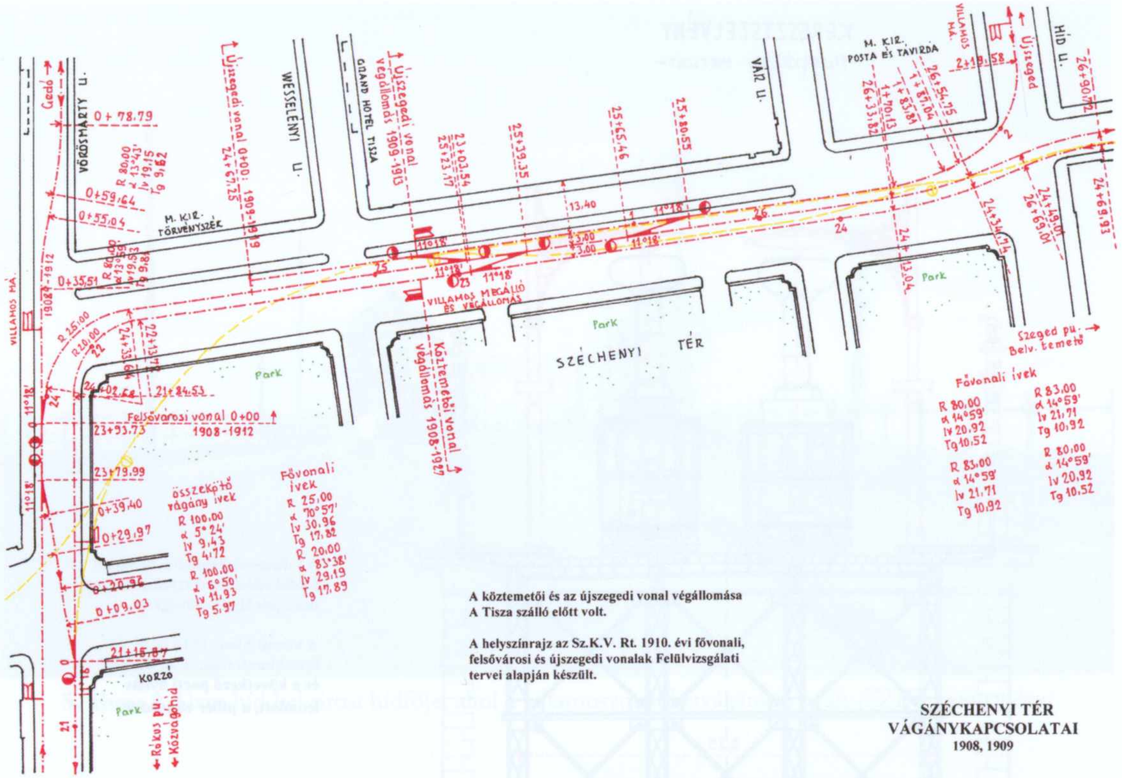
A közúti hidat 1944.10.09-én felrobbantották. A mederhíd és a következő parti nyílás leomlott, a pillér elmozdult.

ÚJSZEGEDI VONAL
KÖZÚTI HÍD
HOSSZÚ KITÉRŐ
1909-1919

6. ábra: A szegedi Tisza-híd keresztszelvénye *(Nagy István rajza)*

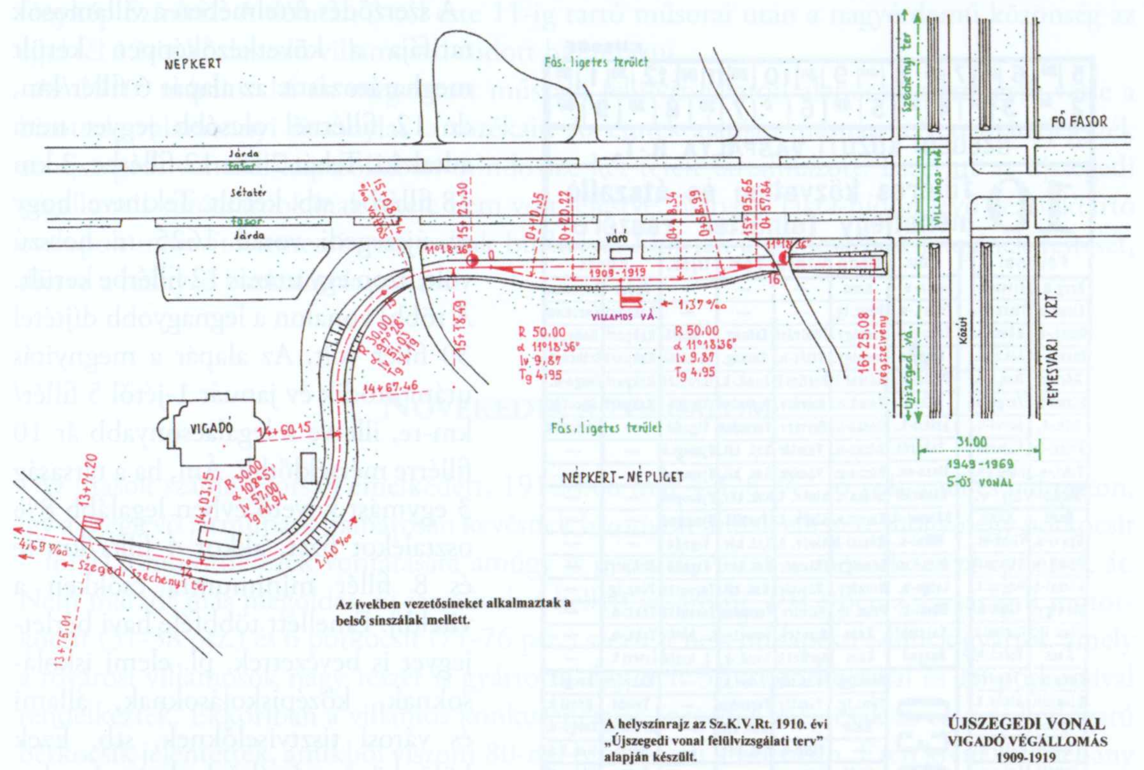
7. ábra: A Tisza-hídra az 1-es pályaszámú MWG motorkocsi kapaszkodik felfelé, elhagyva a hídvámházakat *(SZKT gyűjtemény)*

Klebelsberg Könyvtár és Levéltár SZEGED

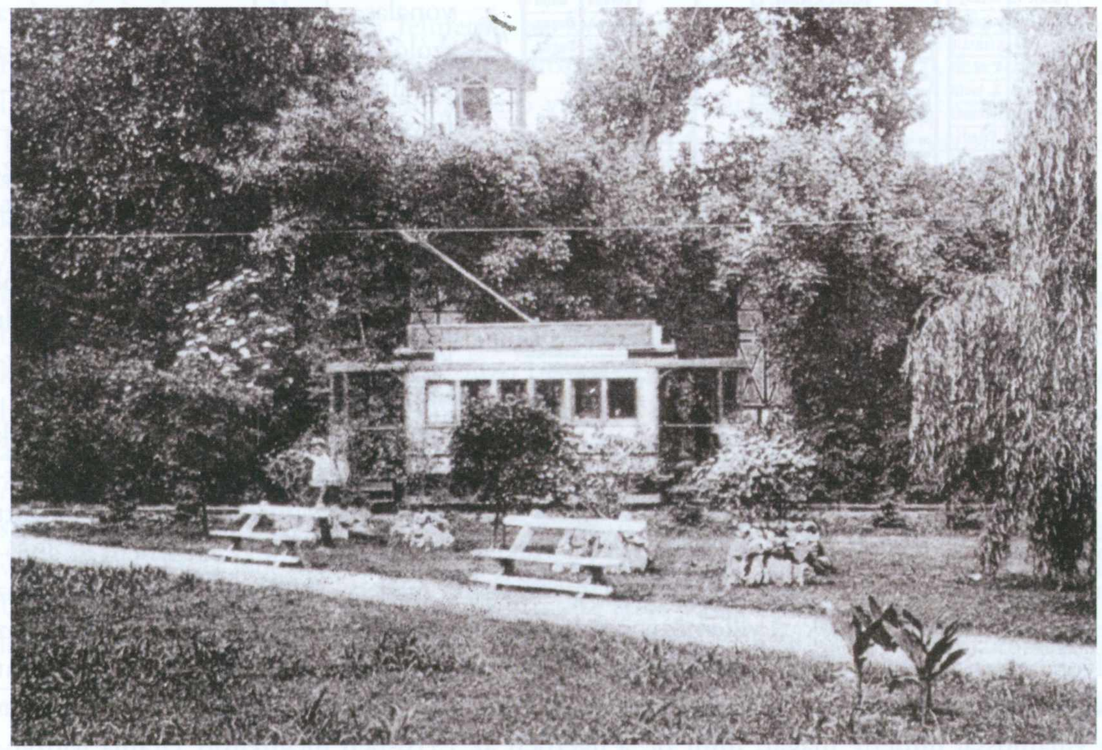


8. ábra: A Széchenyi téri villamos vágány nyomvonalak az üzem megindítását követően, 1909-ben. Az eredetileg csonkavágányban végződő harmadik vágányt rövidesen egy második kitérővel is bekötötték a fővonal Nagyállomás irányú vágányába (lásd a 16. ábrán) *(Nagy István rajza)*

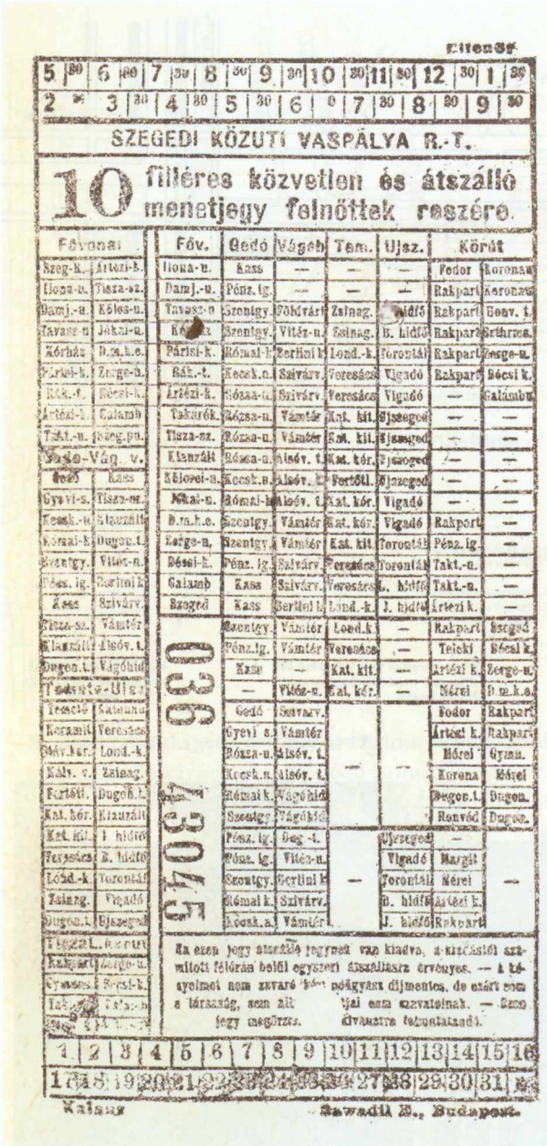
9. ábra: A Széchenyi téri háromvágányos végállomás a fővonalon Nagyállomás felé haladó 54-es pályaszámú, 1911-ben pótkocsiból motorkocsivá átépített MWG villamossal. A legközelebbi vágány volt az újszegedi villamos végállomása *(SZKT gyűjtemény)*



10. ábra: Az újszegedi villamosvonal eredeti végállomása a Erzsébet-ligetben *(Nagy István rajza)*



11. ábra: MWG villamos az újszegedi ligetben, háttérben a Vigadó épülete *(SZKT gyűjtemény)*


SZEGEDI KÖZUTI VASPÁLYA R.-T.

10 filléres közvetlen és átszálló menetjegy felnőttek részére.

12. ábra: 10 filléres SZKV átszálló és menetjegy az I. világháború alatt

A szerződés értelmében a villamosok tarifája a következőképpen került meghatározásra: az alapár 6 fillér/km, de 12 fillérnél olcsóbb jegyet nem adtak ki. Tehát 2 km 12 fillérbe, 3 km 18 fillérbe, stb. került. Tekintve, hogy az újszegedi vonal 1625 m hosszú volt, azon egy utazás 12 fillérbe került. A többi vonalon a legnagyobb díjtétel 30 fillér volt. Az alapár a megnyitás utáni ötödik év január 1-jétől 5 fillér/km-re, illetve a legalacsonyabb ár 10 fillérre mérséklődik. Ám, ha a társaság 3 egymást követő évben legalább 8% osztalékot fizet, akkor 4 fillér/km-re és 8 fillér minimumra csökken a viteldíj. Emellett többféle havi bérletjegyet is bevezettek, pl. elemi iskolásoknak, középiskolásoknak, állami és városi tisztviselőknek, stb. Ezek különböző mértékű kedvezményeket biztosítottak használóiknak. Az összvonalas, korlátlan számú utazásra szóló havi bérletjegy 24 koronába került. Villamoson utazni tehát – figyelembe véve az akkori fizeteséket – nem volt kifejezetten olcsó mulatság. A magas díjszabás egyik oka az volt, hogy a vállalkozás 6%-on felüli hasznából 25% a várost illette, ezen kívül a Társaság tekintélyes összeget volt kénytelen fizetni a közterületek használatáért is.

A villamosvasút elindulásának sokkal több hatása volt annál, minthogy nagyvárosi jelleget kölcsönzött Szegednek. Amerre vonalai kiépültek, ott felértékelődtek az ingatlanok. Megjelent az apróhirdetésekben a máig is megtalálható „villamosmegálló mellett", „villamos a közelben" és az ehhez hasonló kifejezések. A villamosvonalak mentén megélénkült a gazdasági élet, hiszen az ilyen helyen található cégek, üzletek, telephelyek könnyebben megközelíthetővé váltak, mint korábban. Több korabeli szórakozóhelyet érintettek a járatok. Volt, amely már kifejezetten a villamossal hirdette magát, mint pl. a ligetben az 1910-ben megnyitott Uránia Mozgófénykép Színház. A délután 3-tól este 11-ig tartó műsorai után a nagyérdemű közönség az éjjel fél 12-ig közlekedő villamossal tudott hazautazni.

Az 1910. március 16-án megtartott műszaki felülvizsgálaton alaposan szemügyre vette a bizottság valamennyi viszonylat tartozékait. Az ennek alapján másnap felvett hiányjegyzék az újszegedi vonallal kapcsolatban mindössze két tételt tartalmazott. Eszerint az újszegedi végállomás várócsarnokának teteje nem volt lefestve, illetve a Tisza-hídon levő vezetéktartó oszlopok merevítő lemezei nem voltak burkolva. Előírták a várócsarnok tetejének festését, illetve a hiányzó burkolatok pótlását.

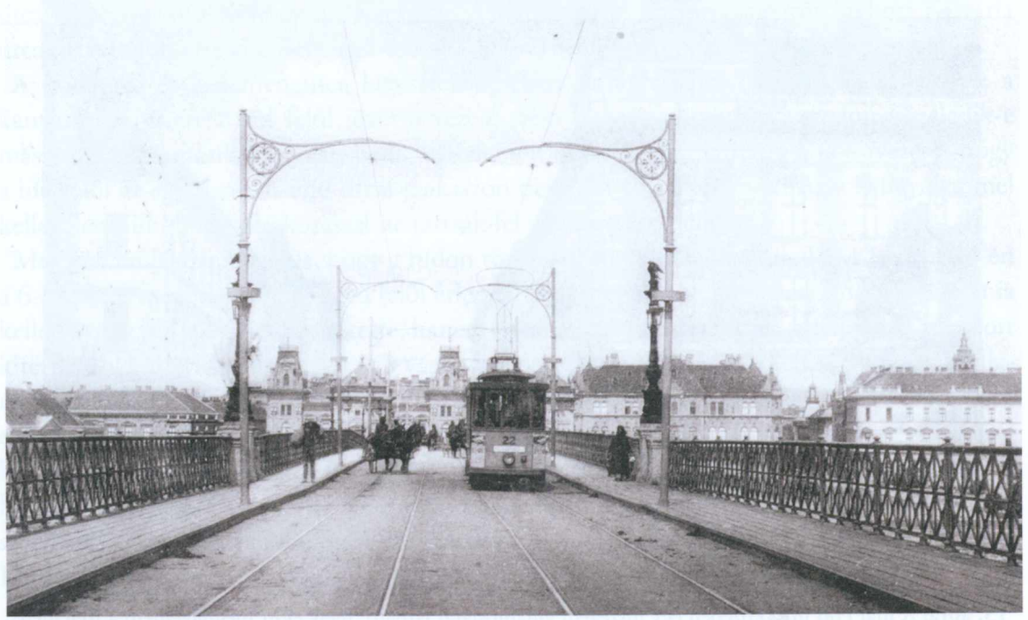
Növekedik a forgalom

Az utasok száma gyorsan emelkedett, 1912-ben már 4.328.247 fő volt a teljes hálózaton, így a meglevő járműpark hamarosan kevésnek bizonyult annak ellenére, hogy négy pótkocsit – mivel a motorok ezek vontatására amúgy is gyengék voltak – motorkocsivá építettek át. Nem maradt más megoldás, új járműveket kellett vásárolni. 1912-ben a Társaság 8 motorkocsit (31-38 psz.) és 6 pótkocsit (71-76 psz.) szerzett be a budapesti Schlick gyártól, amely a fővárosi villamosok nagy részét is gyártotta. Így már 37 motorkocsival és 16 pótkocsival rendelkeztek. Ekkoriban a villamos konkurenciáját Szegeden még csak az egy- és kétfogatú bérkocsik jelentették, amikből viszont 80-nál is több volt a városban. Ezen kívül volt néhány kísérlet rendszeres autóbuszjárat indítására is, de ezek nem bizonyultak tartósnak, s egyébként is jobbára a külterületi közlekedést segítették.

Néhány évnyi működés után felmerült az igény, hogy a közös belvárosi végállomással rendelkező, külvárosokba kifutó vonalakat kössék össze közvetlen járatokkal. Ezekhez általában mindössze néhány addig nem létező vágánykapcsolat kiépítésére volt csak szükség. 1910 júniusában terjesztette a Társaság Szeged város Tanácsa elé tervezetét az újszegedi és a köztemetői vonalak Széchenyi téri összekötéséről, illetve júliusban kért erre engedélyt a kereskedelemügyi minisztertől. A törvényhatósági hozzájárulás július 2-án meg is született. A dolog azonban elég vontatottan haladt előre, azt ugyanis a hivatali eljárásokban összekapcsolva kezelték több iparvágány építési kérelmével. A tervezett új építések közigazgatási bejárására 1911. február 14-én került sor. A belügyminisztérium 1912. január 15-én adta ki ezekre az építési engedélyt 160242/1911. ügyiratszámon. Aztán nem történt semmi. A helyi sajtó 1912. márciusban és májusban is megírta, hogy a miniszter megadta az engedélyt a két vonal összekötésére és az iparvágányokra. Maga az építés hasonlóan lassúra sikerült. Az elkészült pályaszakaszok műtanrendőri bejárására végül 1913. június 27-én került sor, s ezen mindent rendben találtak. A forgalom az új vágánykapcsolaton (valamint az ekkor villamosított Tisza Lajos krt-i szakaszon[6]) 1913. június 29-én indult meg. Ezzel létrejött az Újszeged – Belváros – Köztemető viszonylatú közvetlen összeköttetés. Az új, hosszú viszonylaton 4 motorkocsi közlekedett. Útvonala a Híd utcából Újszeged felé a korábbiakban már

6 Az 1913. június 29-én újonnan meginduló Szeged pu. – Tisza Lajos körút – Pénzügyi Igazgatóság (mai Glattfelder tér) villamosjárat közlekedése miatt kellett villamosítani a Tisza Lajos körúti gőzvontatású teherszállításra használt vontatóvágányt az Aradi vértanúk tere és a Dugonics tér között, valamint a mai Anna-kút és a Glattfelder tér között. A köztes szakaszt előzőleg a Gedó – Közvágóhíd járat használta, ezért ezt a részt már 1908-ban villamosították.

16. ábra: A Széchenyi téri háromvágányos végállomás az 1910-es években. Ekkorra az újszegedi vonal eredetileg csonkán végződő harmadik vágányát a Bíróság előtt (a Vörösmarty utca és a Wesselényi utca között) bekötötték a fővonalba, valamint a Vörösmarty utca felé kétvágányos vágánykapcsolat épült a felsővárosi vonal számára



17. ábra: A 22-es pályaszámú MWG villamos a Tisza-hídon *(SZKT gyűjtemény)*

18. ábra: Villamosok találkozója a Tisza-hídon

A háború végén leállt a villamosforgalom Újszeged felé

Az első világháború alatt a személyszállítás teljesítménye nagymértékben emelkedett, amit a város katonai központ szerepe okozott. 1915-ben 7.450.000 utast szállítottak a sárga villamoskocsik, 1918-ban pedig már 11.185.575-öt. Ezzel párhuzamosan nőtt a teherszállítás volumene is, amely a Társaság másik fő bevételi forrása volt. Így a nyereség is megugrott, ám ebből nem sokat fordítottak a pálya, a felsővezeték, illetve a kocsik karbantartására, aminek az lett a következménye, hogy ezek állapota a háború végére meglehetősen leromlott. Ugyancsak erősen felújításra szorult volna a híd több mint 30 éves szerkezete. (Ez már 1916 óta komoly problémát jelentett a villamosközlekedésre nézve.) 1918-ban a hídon már csak az egyik vágányon közlekedtek, a másik teljes mértékben használhatatlan volt[7]. Emiatt az újszegedi vonalon mindössze egy motorkocsit tudtak közlekedtetni, és újra csak a Széchenyi térig közlekedtek, az újszegedi és a köztemetői viszonylatokat különválasztották. 1918. május 21-én a hídon már pályaelhagyásos baleset (kisiklás) is történt. Ekkor egy bizottság felállítását tervezték a híd és a villamospálya állapotának felülvizsgálatára, valamint a teendők megállapítására. A történelem azonban közbeszólt, Magyarország elvesztette a háborút.

Az első világháború vége az újszegedi villamos számára is a véget jelentette. Újszegedet ugyanis 1918. november 24-én a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság (a későbbi Jugoszlávia) katonái foglalták el, míg a város többi részét francia csapatok szállták meg, akik itt először csak hídfő-parancsnokságot létesítettek. Ettől kezdve a hídon való átkelés bizonytalanná vált, mert a szerbek az állandó iratellenőrzés mellett időnként teljesen lezárták a hidat, máskor meg váratlanul megnyitották. Amikor engedélyezték az átkelést, azt akkor is korlátozták időben pl. 5:00-21:00 között. A Délmagyarország 1918. november 26-ai száma már arról értesít, hogy a megszálló szerbek parancsnoka, Popovics Milutin százados arra kéri Somogyi

7 Délmagyarország 1918.05.22-i számának 5. oldali cikk alapján.

Szilveszter polgármestert, hogy a villamosközlekedést Újszegeden szüntessék meg, elkerülendő a szerb katonák átkelését és a még Szegeden levő német katonákkal való esetleges összeütközését.

1919 januárjában a szerb parancsnok megígérte, hogy mindent megtesz a zavartalan átkelés érdekében, de február 4-én mégis teljesen elzárták Újszegedet a város többi részétől. Ekkor úgy tűnt, hogy a szerbek ezzel a lépéssel végérvényesen elszakították Újszegedet nemcsak a várostól, hanem az országtól is. Ez a teljes elzárás azonban nem tarthatott túl sokáig, mert március 23-ától Alfred Bétrix ezredes személyében új, a francia katonai jelenlét erősebb megszállás jellegét kihangsúlyozó főparancsnok, városkormányzó érkezett Szegedre (nyilván a két nappal korábban Budapesten megalakult tanácskormánnyal összefüggésben). A szegedi viszonyok ilyetén stabilizálódása után a városi mérnöki hivatal áprilisban már szorgalmazta a hídon a javítási munkálatok megkezdését, ami után megítélésük szerint nem maradna műszaki akadálya a villamosforgalom rendszeres újraindításának. Májusban fel is szólították az SzKV Rt.-t, hogy a hídon hozza rendbe a vágányait. Ám ehelyett 1919. november 17-étől a francia parancsnok, Bétrix ezredes rendelkezésére a Társaság kénytelen volt a villamosközlekedést teljesen leállítani Újszeged felé. A franciák a vágányok egy részét is felszedették a hídon. (Ugyancsak Bétrix ezredes rendelkezésére a francia katonák ekkoriban ingyen használhatták a szegedi villamosokat.) Ez volt a vonal első megszüntetése alig tízévnyi üzem után.

A világháborút követően másutt is szűnt meg villamosvasút az országban, pl. Sopronban, 1923-ban, de ott gazdasági okai voltak ennek. Szeged esetében viszont szó sincs ilyesmiről, itt egész egyszerűen külső kényszer hatására történt az újszegedi villamosforgalom beszüntetése.

19. ábra: A Magyar Királyi Honvédség vonulása alakzatban a szegedi hídfőben, az I. világháború alatt *(SZKT gyűjtemény)*

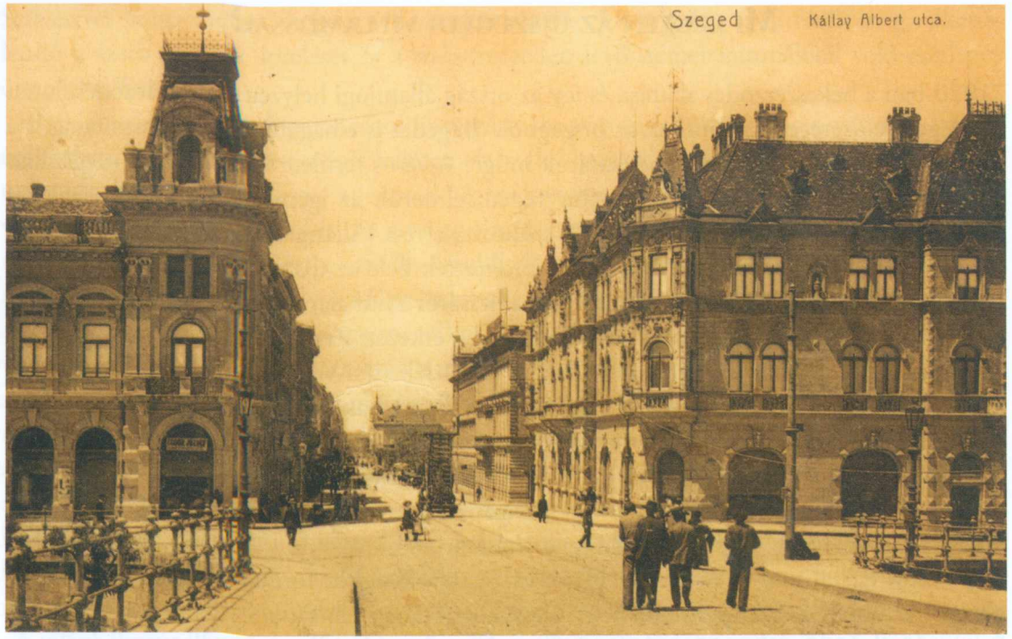
Mi legyen az újszegedi villamossal?

1920-ban a békeszerződés aláírása és így az ország államjogi helyzetének rendeződése után az idegen hadseregek kivonultak az országból. Szegedet is elhagyta a francia katonaság, s a szerb erők is visszahúzódtak az új határok mögé. A város területe felszabadult a megszállás alól. Ezt megelőzően, már 1920. május végén felmerült az igény a teljes villamoshálózat újbóli üzembe helyezésére. A város fel is szólította erre a Villamosvasút igazgatóságát, ám a teljes hálózatba ekkor hangsúlyozottan nem értették bele az újszegedi vonalat. Itt ugyanis szó sem lehetett a villamosközlekedés helyreállításáról a híd alapos felülvizsgálata és rendbehozatala nélkül. 1921. szeptember 10-én Szegedre érkezett Zerkovitz Rudolf vezérigazgató, a Villamos Tröszt (Részvénytársaság Villamos és Közlekedési Vállalatok Számára)[8] budapesti igazgatója, hogy a városi vezetőkkel tárgyaljon a villamosvasút jövőjéről. Ezen a tárgyaláson sok egyéb téma mellett természetesen szóba került az újszegedi vonal kérdése is. Az igazgató véleménye szerint főként a városon múlik a forgalom felvétele. Először ugyanis rendbe kell hozatni a hidat, és utána is legfeljebb egy vágány lefektetését tartotta elképzelhetőnek egy kisebb forgalmi kitérővel a közlekedés gyorsítására.

Az SzKV Rt. ezután a Vasúti- és Hajózási Felügyelőséghez fordult és kérte a híd felülvizsgálatát abból a szempontból, hogy jelen állapotában elbírja-e a villamosforgalmat. A Felügyelőség 1922. július 25-én helyszíni szemlét tartott, de érdemi vizsgálatot nem végzett, mivel a hídon – bár a szabályozás értelmében 10 évente kellett volna – 1883. óta egyszer sem végeztek időszaki felülvizsgálatot. A város ezután a kereskedelmi minisztertől kért szakértőket a felülvizsgálat elvégzésére, aki két szakértővel megvizsgáltatta, alkalmas-e a hídszerkezet a villamosközlekedés lebonyolítására. Novák Ferenc miniszteri tanácsos és Fantó Pál miniszteri műszaki tanácsos megállapította, hogy a híd vasszerkezete a forgalom biztonságának megfelel, ahhoz még legalább 2-3 évig nem szükséges komolyabban hozzányúlni. Ennek alapján a villamos vágánya visszahelyezhető. Felhívták azonban a figyelmet, hogy a híd néhány év múlva esedékes teljes felújítására, illetve esetleges kiszélesítésére vonatkozó tanulmányterveket a város haladéktalanul rendelje meg. Ezt követően egy 1923. augusztus 9-ei Délmagyarország cikk címe *„A közúti híd elbírja a villamosforgalmat"* volt a tárgyban.

Ennek ellenére mégsem fektették le újra a vágányokat. Sőt, a város 1926. augusztus 1-jén megindította az újonnan létrehozott Szegedi Autóbuszüzem autóbusz járatait, melyek egyike a Széchenyi térről Újszegedre közlekedett, részben pótolva a villamost. Érdekesség, hogy amíg magánvállalkozók próbáltak Újszegedre autóbusz-járatot indítani, addig az SzKV Rt. vehemensen védte velük szemben a saját meglévő jogait, ám a Városi Autóbuszüzemmel ezért a vonalért nem szállt komolyan harcba (más viszonylatokban annál inkább). A vágányépítés dolga végül addig húzódott, míg eltelt a korábbi vizsgálat szerint még lehetséges idő és a hidat fel kellett újítani. Már 1927-et írtak, amikor egy miniszteri leirat a vonal újbóli megnyitásának feltételéül ismét a híd megerősítését szabta. A város ekkor megbízta a Magyar Állami Gépgyárat a közúti híd teljes rekonstrukciójával. Hogy ezután lesz-e villamosjárat újból Újszegedre, az ekkor még nem volt eldöntött kérdés.

8 A belga érdekeltségtől – amely a háború utáni veszteséges években szabadulni igyekezett az SzKV Rt.-től – a Tröszt teljes mértékben 1925. március 2-án vette át a társaságot, és lett annak többségi tulajdonosa. Az igazgató továbbra is az idős, már 73. évében járó Rosenfeld Nándor maradt.



20. ábra: A belvárosi hídfő a mai Híd utca felé nézve, a felsővezeték bontása valószínűleg az 1920-as években. Érdekesség a képen látható felsővezeték szerelő tornyos teherkocsi[9]. A vágányokat csak az 1920-as évek végén bontották el *(SZKT gyűjtemény)*

Ez ügyben 1927. augusztus 26-án fontos tanácskozás zajlott a városházán. Ezen a város részéről Berzenczey Domokos, a városháza műszaki főtanácsosa, és dr. Pálfy József tanácsnok, a villamosvasút részéről Zerkovitz Rudolf, a Tröszt vezérigazgatója és Korányi Jenő az SzKV Rt. – Rosenfeld Nándor 1925. júliusi halála után kinevezett – új igazgatója vettek részt. A villamosvasúti vezetők itt elmondták, hogy miért nem fektették le eddig a síneket és miért nem ragaszkodnának ehhez a híd rekonstrukciója után sem. Kifejtették, hogy a vonal azért vesztette el jelentőségét, mert a városrész forgalma a Liget helyett Újszeged más területeire terelődött, amely a nyomvonaltól meglehetősen távol esik. A cég pedig nem vállalkozik sem arra, hogy emiatt új szárnyvonalat építsen, sem arra, hogy a meglevő vonalat építse tovább az újszegedi sportpályákig. Véleményük szerint az autóbuszokkal könnyebb az újszegedi forgalmat lebonyolítani és a könnyebb járművek a hidat sem veszik igénybe annyira. Kérdéses, hogy ha mégis, akkor egy vagy két vágányt fektessenek le. Ha két vágányt építenek, az nagyon megterhelné a hidat, ha középen vezetett egyet, akkor az meg túlságosan akadályozná a hídon haladó egyéb járművek forgalmát[10]. Ha mindennek ellenére a város mégis ragaszkodik hozzá, akkor az előbbiek figyelembevételével hajlandók újrafektetni a hídon a vágányokat a felújítás után. Ehhez azonban hozzátették, hogy ha a város lemondana az újszegedi villamosjáratok visszaállításáról, akkor az SzKV Rt. hajlandó kárpótlásul a városban másfelé új vonalszakaszt építeni. Javasolták is mindjárt a Felső Tisza-parti vonal meghosszabbítását Somogyi-telepig (ma: Petőfitelep), leágazással az alsótanyai kisvasút Rudolf téri (ma: Roosevelt tér) állomásához[11]. A város vezetése hajlott is arra, hogy támogatólag a közgyűlés elé terjessze a villamosvasút ajánlatát.

A városi közgyűlés 1927. október 3-án vette napirendre a kérdést. Itt elhangzott egy indítvány, miszerint az újszegedi villamost egyenesen a városfejlődés érdekében kellene visszaállítani. Ennek a szakértői vélemények szerint a híd felújításának befejeztével műszaki akadálya nem lesz. Az autóbuszokkal pedig lehetetlenség a villamost megfelelően pótolni addig, amíg Újszegeden járható autóutak nem lesznek. Az indítványozó képviselő meggyőződése szerint egy a helyiek véleményét kikérő szavazás esetén 90 %-os többséget kapna a villamos visszaállítása. A polgármester készséggel el is ismerte, hogy ez a köz óhaja, majd a műszaki szakértők hozzászólását kérte. Ők kijelentették, hogy műszaki szempontból nem merülhet fel semmiféle aggály az újszegedi vonal visszaépítésével szemben. Ezek után a polgármester elrendelte a szavazást, amelyen 12:10 arányban a vonal visszaépítésére tett indítvány kapott többséget a tanács (és a villamosvasút) javaslatával szemben. Úgy tűnhet ebből, hogy a dolog eldöntetett, visszaépülhet a vágány a hídon. Azonban mégsem ez történt.

Nem sokkal a fenti vita után ugyanis az egyik műszaki szakértő, aki a közgyűlésen még kifejtette, hogy nincs műszaki akadálya az építésnek, levelet írt a belügyminiszternek, amelyben azt taglalta, hogy a híd még felújított állapotában sem fogja elbírni a rendszeres villamosforgalmat. Ez 1927 novemberében nyilvánosságra került és az újszegediek őszinte felháborodását váltotta ki. Energikus akciót kívántak indítani a villamosukért, mert szerintük egész Szeged elementáris érdeke a vonal újbóli megnyitása, hiszen a város egyetlen zöld ligetébe, egyetlen pihenőhelyére vezet. Hangoztatták, hogy a villamos forgalma olyan nagy lenne, hogy az feltétlenül nyereséget termelne az SzKV Rt. számára. Ráadásul ezt a mennyiségi igényt véleményük szerint az autóbusz nem képes kielégíteni.

Jó, jó, de mégsem kell...

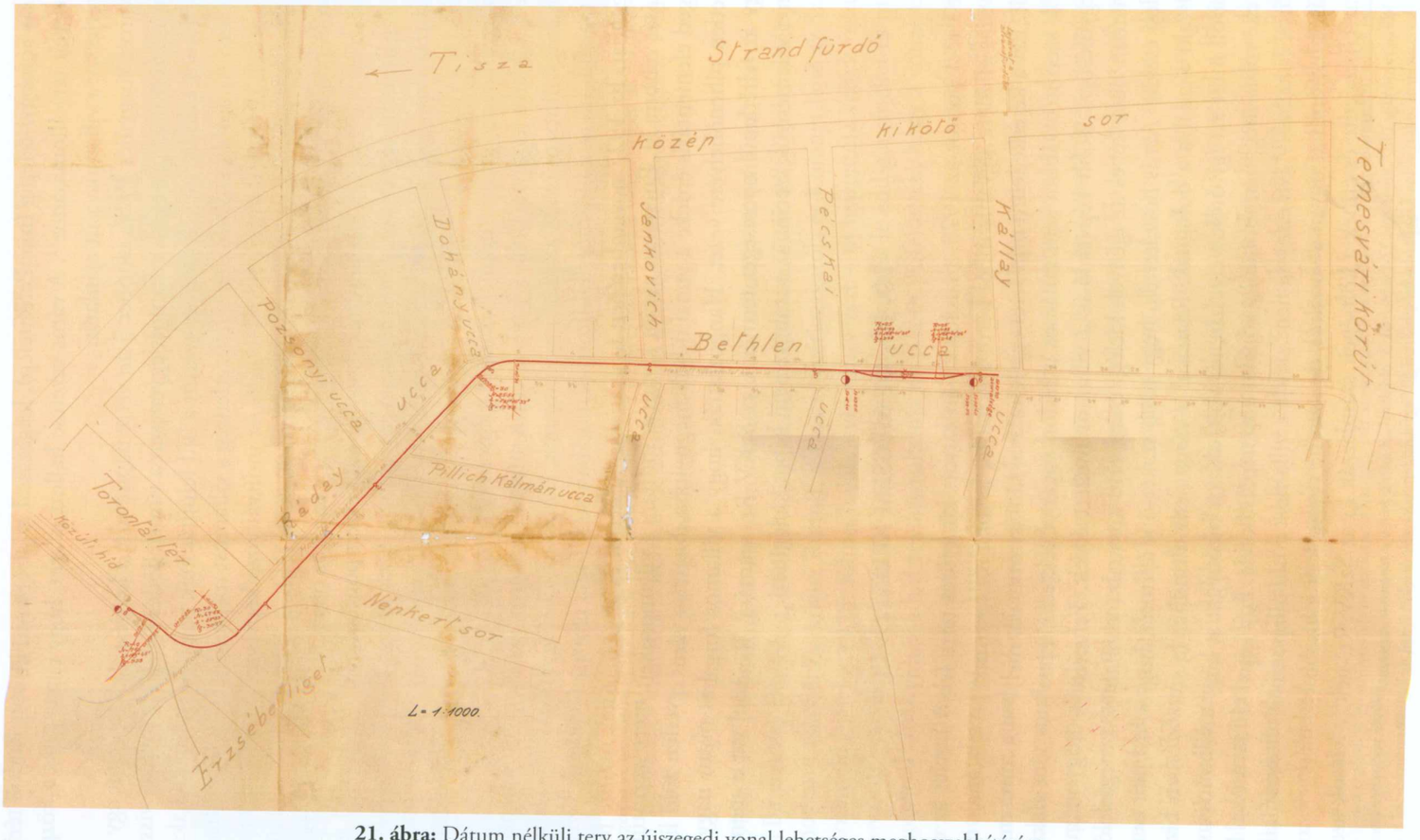
Az i-re a pontot az 1928. március 28-án tartott közgyűlés tette fel. A tanács az említett szavazás ellenére ugyanis újból kérte a korábbi, a vonalról lemondó javaslatának támogatását. Ezt a kereskedelmi miniszter egy leiratával támasztotta alá, melyben a miniszteri szakértők szerint továbbra sem tanácsos a hídon vágányt fektetni. Hatalmas vita alakult ki a közgyűlésben. Több képviselő is a villamos mellett érvelt. Felvetették, hogy az autóbusz láthatóan nem képes az igények kielégítésére, erre a vonalra a villamos a megfelelő közlekedési eszköz. Azt is hozzátették, hogy több szakértő is állította, hogy a híd már nem lehet műszaki akadálya a dolognak. Ráadásul a város nem mondhat le szerződésben biztosított jogáról, mert azt így örökre elveszítené. Volt, aki azt bizonygatta, hogy a villamosvasút saját érdeke volna meghosszabbítani a vonalat a sportpályák felé. Egy képviselő javasolta, hogy ha a város és az SzKV Rt. ennyire nem akarja a villamost a híd állapotának féltése miatt, akkor a város lemondhat ugyan a vonalról, de cserébe vezessék át a kisebb terhelést jelentő kisvasutat Újszegedre és ennek a költségeit számlázzák ki az SzKV Rt.-nek[12]. Mások azt hozták

9 Az SZKV-nak eredetileg két tornyos felsővezeték szerelő kocsija volt, melyek közül az egyiket 1926-ban selejtezték. A másik kocsi később 1007-es pályaszámot kapott.

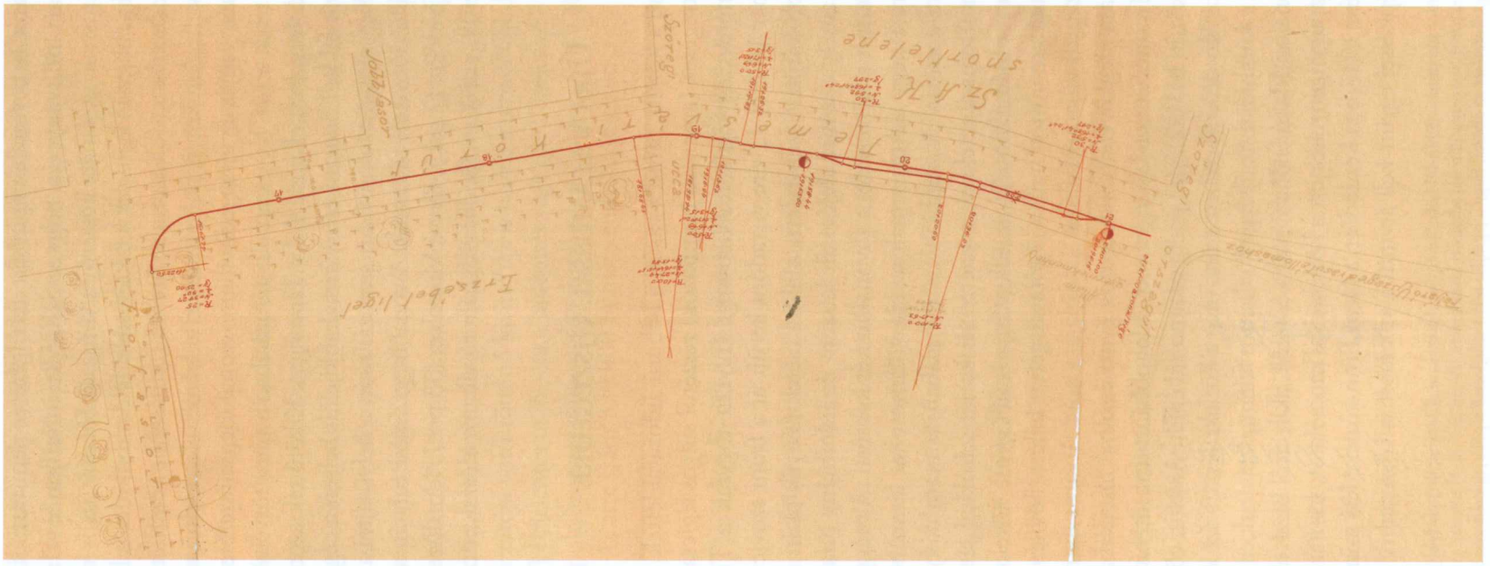
10 A régi híd keresztmetszeti rajza alapján középen nem lehetett volna egy vágányt beépíteni.

11 Délmagyarország, 1927. augusztus 27-i számának 3. oldaláról *„A közúti hídon a renoválás után sem állítják vissza a villamosvasutat"*.

12 A kisvasút nem tudott volna felkapaszkodni a hídra a 30 ‰ feletti lejtviszonyok és a kissugarú ívek miatt.



21. ábra: Dátum nélküli terv az újszegedi vonal lehetséges meghosszabbítására.
A Bethlen utca a mai Szent-Györgyi Albert utca
(„Szegedi közúti vaspálya rt. Bethlen uccai vonal helyszínrajz")



22. ábra: Ugyancsak dátum nélküli terv a terv az újszegedi vonal lehetséges meghosszabbítására a Temesvári körúton, a régi végállomástól
(„Szegedi közúti vaspálya rt. Temesvári körúti vonal helyszínrajz")

elő, hogy a villamosvasút más vonalak építésére tett ígéretét nem tartják kielégítőnek. Egy hozzászóló egyenesen azt indítványozta, hogy az SzKV Rt. mondjon le valamennyi vonaláról és adja át azokat a városnak. A tanács részéről a műszaki főtanácsos is csak annyit tudott felhozni a villamos ellen, hogy a vágányok lefektetésével feldarabolódna a hídpályát borító új szigetelőréteg, ami a hídszerkezet fokozottabb ütemű romlásához vezethet. Mindez azonban hiábavaló szócséplés volt. Amikor a polgármester-helyettes elrendelte az újbóli szavazást, ezúttal a tanács javaslata, vagyis az újszegedi villamosvonal megszüntetése kapott többséget.

1928. március 28-án tehát a 141 Kgy. számú határozatában a város törvényhatósági bizottsága felmentette az újszegedi forgalom ellátása alól a Társaságot. Kikötötték azonban, hogy a vonal 1625 m hosszú vágányát fel kell bontani és a város által kijelölt helyen a cégnek saját költségén újból le kell fektetni. Két nappal az ominózus szavazás után a helyi sajtóban már az autóbusz minden kétségen felülálló előnyeiről cikkeztek. A vonal megszűnése folytán az SzKV Rt. eladott egy-egy motorkocsit Újvidékre (7 psz.), illetve Miskolcra (33 psz.)[13]. Az újszegedi villamos tehát tetszhalott állapotba került, s csak a második világháború viharos időszaka után építették újjá.

Újra villamossal Újszegedre

A szegedi hidak, mind a közúti, mind a vasúti a háború áldozatai lettek. 1944. szeptember 3-án érte őket a szövetségesek (amerikai bombázók) részéről súlyos légicsapás, majd október 9-én a visszavonuló német egységek tevékenysége folytán rogytak a Tiszába megmaradt részeik. A város október 10-éről 11-ére virradóra került át a front szovjet oldalára. A villamoshálózat csak kisebb károkat szenvedett, a harci cselekmények okán csak néhány hétig szünetelt a forgalom, amely október elején állt le szén- és áramhiány miatt. Október 18-án azonban már meg is indult a közlekedés a fővonalon két kocsival. A megszokott rend pedig két hét alatt állt helyre a négy akkori vonalon. Ha villamosokat lát az ember, akkor nincs baj – járt szájról-szájra a szólás. A szénhiány, s nyomában az áramhiány azonban egészen 1946 őszéig időszakos üzemszünetekkel, menetrendi korlátozásokkal járt, addigra sikerült nagyjából úrrá lenni a problémákon. Az utasok száma ismét gyors növekedést mutatott, s a hiperinfláció letörése után már mód nyílt a régóta sürgetett hálózatbővítésre is. 1949-50-ben 3 új vonal épült, s a szegedi villamoshálózat a duplájára nőtt. A város iparosítása, fejlesztése, Nagy-Szeged létrehozása megkövetelte a dolgozók gyors és olcsó munkába és hazaszállítását.

A bővítés egyik iránya természetesen Újszeged volt. A felrobbantott vasúti híd helyén először egy ideiglenes cölöphíd, a közúti híd pótlására pedig pontonhíd épült. A vasúti cölöphídon a pillérek megrongálódása miatt 1946 decemberében szűnt meg a közlekedés[14], s azt később elbontották. Azóta nincs Szegednek vasúti hídja. Az újszegedi villamos feltámasztásának ez volt az egyik fontos előzménye, hiszen a vonaton Makó felől a városba érkezők, akik ettől kezdve csak Újszeged állomásig tudtak utazni, éppúgy igényelték ezt a közlekedési kapcsolatot, mint a város lakossága.

A közúti híd újjáépítése 1947-ben kezdődött, s Gerő Ernő közlekedési miniszter véleménye az volt, hogy ezzel a hídépítéssel együtt kell átvinni a villamost is Újszegedre. Ennek tervét 1948

13 A 33-as pályaszámú Schlick motorkocsi már 1923-tól kölcsönben volt Miskolcon, 1925-ben lett eladva, és 1967-es selejtezéséig előbb 27-es, majd a 60-as években 11-es pályaszámmal végig ott közlekedett.

14 A vasúti hídprovizórium megszüntetését az okozta, hogy a jégzajlás miatt elhajlottak a pillérjei, ezért veszélyessé vált rajta a forgalom.

áprilisában egy a háborúban elpusztult hidak újjáépítéséről tartott előadáson dr. Széchy Károly, a Közlekedési Minisztérium hídosztályának vezetője ismertette. Kifejtette, hogy a 32 millió forintos ráfordítással újjáépülő hídon egy, középre fektetett vágányon fog közlekedni a villamos, s az majd megteremti a jó és olcsó közlekedési kapcsolatot a Tisza két oldalán levő városrészek között. Az építkezést 1948 májusában Gerő személyesen is megtekintette. Ugyancsak májusban Dénes Leó polgármester a sajtó számára is bejelentette, hogy villamosjárat indítását tervezik az új hídon át Újszegedre. Elmondta, hogy az új járat nem az egykori nyomvonalat követné, hanem a szegedi nagypostától az újszegedi postáig[15] épülne meg egy vágánnyal. A végállomást ideiglenesnek lehet tekinteni, s ott kitérő vagy hurokvágány létesül. Onnan lehetőség lesz majd a vonal továbbépítésére a liget szélén majd a Temesvári körúton egészen az újszegedi vasútállomásig[16]. A terv nyilvánosságra kerülése után nyomban megindult a vita arról, hogy hol is legyen az új járat végállomása. Az anyagi lehetőségek egyelőre csak a Liget (Tóth) Vendéglőig[17] történő megépítésre voltak adottak. A derűlátóbbak viszont azt szerették volna, ha egyből az újszegedi vasútállomásig viszik a villamost. Sőt, felvetették, hogy még azon is túl, az Újszegedi Kendergyárig (a város egyik nagy foglalkoztatója volt) történő kivitelhez is hozzájárulna a Gazdasági Főtanács a szükséges anyagiakkal. A bejelentés után – és a hídépítés vége felé közeledve – persze felgyorsultak az események. Dénes polgármester július végén intézkedett, hogy az SzKV Rt. mielőbb kezdje meg a vágány fektetését. Az erre szánt 320.000 Ft már rendelkezésre állt.

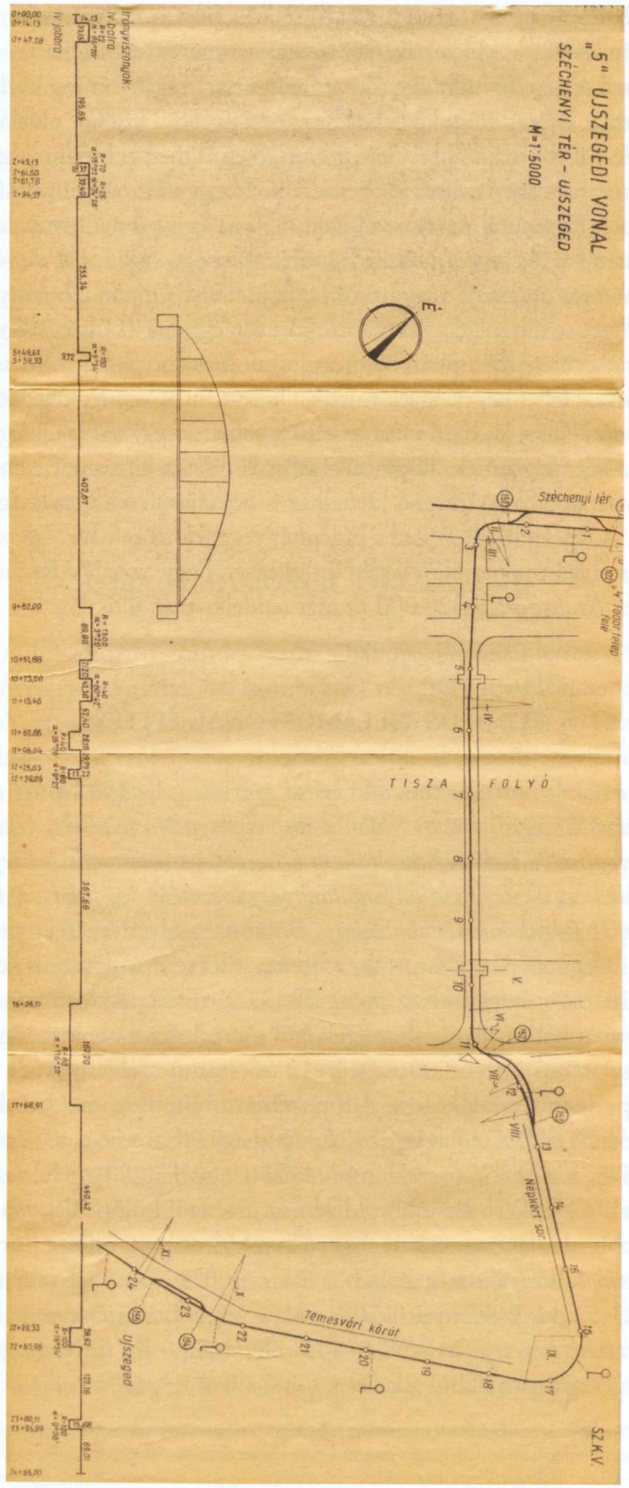
Az 5-ös villamosvonal építése

Az 1948. augusztus 19-én kelt műszaki leírás szerint: *„A vágányépítés célja a 3 éves terv keretén belül újjáépülő szegedi közúti hídon a személyforgalom felvétele, Újszeged utazóközönségének a város forgalmába való bekapcsolása és Újszeged vasútállomás és Szeged állomás között – vasúti híd hiányában – az átszálló forgalom megteremtése, továbbá az Újszegeden létesült sport- és üdülőtelepek forgalommal való ellátása."* A vonal szelvényezését a gedói vonalból való Vörösmarty utcai elágazástól számították, a hossza a tervezett újszegedi végpontig 2465 m, a kitérőkkel együtt mért építési hossz pedig 2858,02 m lett. A nyomvonal a kiágazás után a Főpostáig a fővonal bal vágányának tengelyétől mért 3 m-es vágánytengelytávval vezetett, ahhoz a Széchenyi téren a 0+68,00 és a 2+12,66 számú szelvényeknél egy-egy 18,24 m hosszú vágánykapcsolattal csatlakozott. A főpostánál a Híd utca, majd az új Tisza-híd tengelyében folytatódott. A hídról előbb egy balos, majd egy jobbos ívvel a Népkert sorra fordult, ahol a 11+29,46 és a 12+56,76 szelvények között egy 130,80 m hosszú forgalmi kitérő volt. Innen tovább a Népkert sor jobb oldalán az úttesttől különválasztva haladt a pálya. A Temesvári krt. jobb oldalára egy 80 m sugarú ívvel fordult rá, ahol a korábbi lovaglóúton, szintén az úttesttől különválasztva haladt a 24+65,00 szelvénynél található végpontig. A 22+69,95 és a 23+71,11 szelvények között volt a végponti kitérő. A pálya 0 – 11+25,32 szelvényig az úttesttel egy szintben 58,1, 45,6 illetve 58,0 kg/fm tömegű Phoenix-sínből, utána a végpontig Vignol-sínekből állt.

15 Az újszegedi posta a Népkert sor és a Jankovich utca sarkán volt, 2022 novemberében zárták be.

16 Hurokvágányról a polgármesteren kívül nem beszélt más, hiszen a vonalat eleve tovább tervezték.

17 A mai Népkert sor és a Szent-Györgyi Albert utca sarka.



23. ábra: Az újjáépített 5-ös villamos felmérési terve 1957-ből, jelölve a kitérőket és a megállókat is

Az engedélyt kérő Szegedi Közuti Vaspálya Rt. részéről:
Barta Béla vállalatvezető
Heimann Pál műszaki főtanácsos.

Tárgy:

Szegedi Közuti Vaspálya Rt. által megépiteni tervezett Szeged Széchenyi tér-Ujszeged MÁV. vasuti állomásig vezető villamos vasuti vágány közigazgatási bejárása a magyar közlekedésügyi miniszter urnak 1948. évi augusztus hó 25-én kelt 61.354/1948.Közl.M.számu rendeletére.

Eljárás:

A bizottság az idézett rendelettel kitüzött helyen és időben a meghivott hatóságok és érdekeltek képviselőiből megalakulván, ennek vezetője mindenek-előtt meggyőződést szerzett arról, hogy a közigazgatási bejárás a közlekedésügyi miniszter ur rendelete értelmében a kellő módon közhirré tétetett.
Ezekután a bizottság vezetője a közigazgatási bejárás feladatát körvonalazván előadta, hogy a bejárás célja egyrészt megállapitani azokat az intézkedéseket, melyek a tervezett vágányépités következtében a fennálló közlekedések és vizfolyások háboritatlan fenntartása, valamint a köz- és jogos magánérdekek megóvása céljából szükségesek, másrészt javaslatot tenni a közlekedésügyi miniszter urhak a tervezett vágánykészités feltételeire nézve.
Ezek előrebocsátása és a tervezetnek müszaki részről történt ismertetése után a bizottság vezetoje felhivta a jelenlévőket, hogy a tervezett vágányépités ellen általánosságban fennforgó észrevételeiket elődni szivesked jenek.
Általánosságban a vágányépités ellen észrevétel nem merült fel.
Ezekután a bizottság a részletes tárgyalásra tért át, melynek során a következő megállapodások jöttek létre.

I. Vonalvezetés:

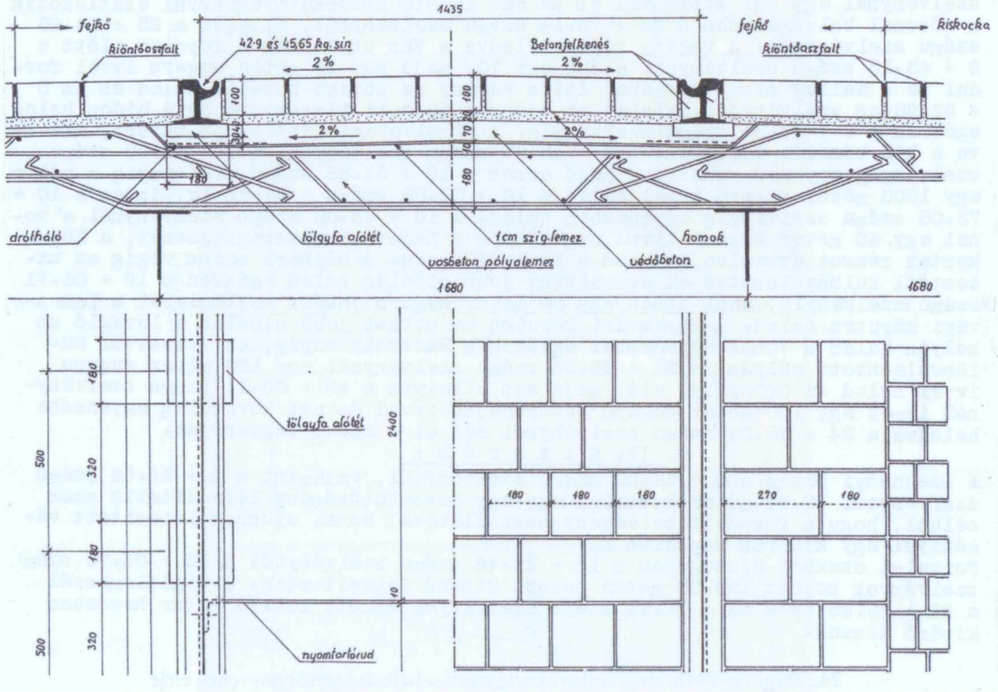
A tervezett vágány a Gedoi vonal 0 + 74.56 számu szelvényéből 11° 18' 36" elhajlásu váltóval ágazik ki. A Vörösmarty utcát egy 22 méter sugaru ivvel meghaladva a Széchenyi téren a fővonali vágányok baloldalától 3 méter távolságban halad a főpostáig, majd a 0 + 68.00 szelvénynél egy jobb és a 2 + 12.66 számu szelvénynél egy bal kitérővel és az ezt követő összekötővágánnyal csatlakozik a fővonal balvágányába a 24 + 76.14 számu szelvénynél, illetve a 25 + 84.80 számu szelvénynél. A vágány továbbhaladva a Vár utca után a főposta előtt a 2 + 43.13 számu szelvénynél előbb egy 70, majd egy 25 méter sugaru ivvel fordul be a Kállay Albert utcába, itt a vágány az uttest közepén halad és az 5 + 62.98-as szelvénynél ráhalad az ujonnan épitett Tiszahidra és a hidon halad egészen a 9 + 45.33 számu szelvényig. A vonalvezetés itt is az uttest, illetve a hid közepén történik. A 9 + 45.33 számu szelvénytől a 9 + 62.00 számu szelvényig egyenes vonalban, majd onnan a 10 + 51.88 számu szelvényig a pálya egy 1500 méter sugaru ivvel halad a 10 + 51.88 számu szelvényig, innen a 10 + 73.08 számu szelvényig egyenesben halad. A 10 + 73.08 számu szelvénynél a vonal egy 40 méter sugaru ivvel meghaladja a Rádai utca keresztezését, a Népkertet részsut átszelve behalad a Népkert sorra. A Népkert soron végig az uttesttől különválasztva az utszelvény jobb oldalán halad egészen a 16 + 06.71 számu szelvényig, ahol ismét egy 80 méter sugaru jobbra hajló ivvel a Temesvári körutra halad. A Temesvári körúton az uttest jobb oldalán a lovagló ut helyén halad a vonal egyenesben egészen a Faiskola sorig, az uttesttől különválasztott pályán. A 22 + 29.33 számu szelvénynél egy 100 méter sugaru ivvel halad az UTC pálya elé, majd azt elhagyva a 23 + 80.11 számu szelvénynél ismét egy 100 méter sugaru jobbrahajló ivvel és ezt követőleg egyenesbe haladva a 24 + 65.00 számu szelvénynél éri el a vasut végpontját.

II. Kitérők:

A Széchenyi téren a 0 + 68.00 számu szelvénytől, valamint a 2 + 12.66 számu szelvénytől 18.24 méter hosszban egy-egy összekötővágány létesittetik azon célból, hogy a fővonali balvágány használatával és az ujonnan létesitett vágánnyal egy kitérőt képezzen ki.
Forgalmi okokból Ujszegeden a 11 + 29.46 számu szelvénytől a 12 + 56.76 számu szelvények között 130.80 méter hosszu kitérő létesittetik. A végállomásnál a 22 + 69.95 és a 23 + 71.11 számu szelvények között 101.74 méter hosszban kitérő készül.

24. ábra: Az 1948. szeptemberi közigazgatási bejárás jegyzőkönyvének eleje

A tervek 1948. augusztus elejére elkészültek, és benyújtották azokat a minisztériumba. A közlekedési miniszter augusztus 25-én kelt 61.354/1948. Közl. M. számú rendeletére a *„Szegedi Közúti Vaspálya Rt. által megépíteni tervezett Szeged Széchenyi tér – Újszeged MÁV vasúti állomásig vezető villamos vasúti vágány…”* közigazgatási bejárására 1948. szeptember 15-én került sor. Ezen a Társaság részéről Barta Béla igazgató és Heimann Pál műszaki főtanácsos[18] vettek részt. A tényleges munkálatok azonban már egy nappal korábban megkezdődtek a Híd utcában a vezetéktartó rózsák helyeinek kijelölésével és azok falakra erősítésével. Eddigre a telephelyen már összeállították a vágány összeköttetést szolgáló két darab, Bochumból származó váltót is. Az építést – ami kezdetben inkább bontást jelentett – 1948. szeptember 16-án a Széchenyi téren kezdte meg egy húsz főből álló brigád. A Széchenyi téren és a Híd utcában a vágány helyének előkészítéséhez először is felmarták az aszfaltot. Aztán fél méter mélyen kitisztították a nyomvonalat, majd zúzottkővel töltötték fel, és gőzúthengerrel egyengették el; utóbbit a város biztosította, de fűtő- és kenőanyaggal az SzKV Rt. látta el. A Híd utcában a kövezet bontásakor, szeptember 20-án felfedezték, hogy a helyén van a korábbi vágány hengerelt zúzottkő ágyazata, így itt erre a megállapodott alapra fektették az új vágányt. A kockakövek szeptemberben már halmokban álltak a Széchenyi téren, az utolsó bontóbrigád már a híd feljáróján szedte fel a vágány helyén a kiskockakövet. A Széchenyi téren a forgalom rövid ideig tartó korlátozásával szeptember 27-30. között beépítették a váltókat.



25. ábra: Az újjáépített szegedi közúti Tisza-híd villamos vágányának elhelyezése *(Nagy István rajza eredeti terv alapján)*

18 Heimann Pál Barta Béla előtt a Társaság háború utáni első vezetője volt.

26. ábra: Az újjáépített Tisza-híd útpályaszerkezetének építése *(Forrás: Móra Ferenc múzeum)*

Eközben az SzKV Rt. szakemberei a Híd utcában már a felsővezetéket szerelték. Ekkor már minden nap várták a sínek beérkezését is, hogy lefektethessék őket végleges helyükre. Október 3-án meg is érkezett a BSzKRt.-től kapott használt sínanyag, amit másnap el is kezdtek beépíteni. Október 11-én már a hídszerkezet újszegedi ártéri nyílásán is felpróbálták a faalátétekre az első sínszálakat. 15-én megkezdték a hídhoz 4 vagonban érkezett 38 db 18 m-es sínszál beépítését az előzőleg elhelyezett falapokra. Ez utóbbiak új sínek voltak, nem használtak. Október 18-ától a sínhegesztést bérmunkában külső cég végezte. Október 30-ától az újszegedi oldalon is folyt a munka, a Tóth Vendéglő előtti kitérő és a vágány az újszegedi oldali vámházig megépült. Egy szakaszon itt is megtalálták az eredeti kavics- és homokágyazatot, ám azt alkalmatlannak találták a felhasználásra, ezért kitermelték és helyére november 8-9-én új, zúzottkő ágyazat készült. Mivel ez idő tájt nem állt rendelkezésre elegendő új gyártású sín, az újszegedi oldalon is használt anyagokat építettek be a pályába. A sínek késedelmes érkezése egyébként eléggé lassította a vágányépítést. Október 31-étől a Híd utcában megkezdték a vágány aláverését, a sínvándorlást gátló készülékek bebetonozását. A szigorúan vett hídszerkezeten is előrehaladt a munka.

Ekkor esősre fordult az idő, de hogy a munka haladjon, sátor alatt folyt tovább a híd- és vágányépítés. Míg Újszeged felől az utolsó sínszálakat fektették és a szükséges anyagokkal megrakott lórékat lovakkal vontatták, addig a szegedi feljárón már serényen rakták a kiskocka burkolatot. A hídszerkezet dilatációjánál (vasfésű) ún. Csilléry-féle vágánydilatációkat, a

27. ábra: Az újjáépített szegedi Tisza-híd próbaterhelése 1948. november 18-án

lejtős hídfeljárókon pedig sínvándorlás-gátlókat építettek be. A munka a végéhez közeledett. November 16-án teljes hosszában elkészült a felsővezeték, végül 17-én végiggördült az új pályaszakaszon az első villamos, ami éppen a 17-es psz-ú kocsi volt. A korabeli újság győztes hadvezérként ábrázolta Kovács József kocsivezetőt, aki seregei élén bevonult a régóta ostromlott városba. November 18-án a hídszerkezet terheléspróbájában 15 db, kockakővel megrakott villamoskocsi és összesen 40 teherautó vett részt ugyancsak kockakővel terhelve. A vizsgálatot 9 órakor akarták megkezdeni, de a sűrű köd miatt erre végül csak a déli órákban került sor összesen 509 tonnával terhelve a szerkezetet. Mivel a híd elmozdulása nem érte el a kritikus mértéket – az előirányzott 70 mm helyett csak 60 mm volt –, a terheléspróbát sikeresnek értékelték a szakemberek. November 20-áig a még hátralevő nagyobb munkafolyamatok végéhez értek a teljes elkészült szakaszon, nem maradt akadálya a forgalom megindulásának.

Az újjáépített szegedi közúti híd és egyben a villamosvonal átadására 1948. november 21-én, vasárnap került sor. Az avatóbeszédet mintegy 50.000 ember előtt Gerő Ernő miniszter mondta, majd Dénes Leó polgármester Szeged város nevében átvette az új hidat. Ezután megszólalt a rendőrzenekar és a villamosokkal az élen megindult a jármű- és gyalogosforgalom a hídon. A villamosok egész nap szinte egymás sarkában jártak az új vonalon. A menetrend szerinti forgalom lebonyolítása hétfőn reggel 5 órakor kezdődött, emellett viszont még 24-éig, főleg Újszegeden befejezték az építők a kisebb még elmaradt munkákat.

28. ábra: A 18-as pályaszámú MWG motorkocsi az 5-ös villamos megnyitóján az akkori újszegedi végállomáson (a későbbi Liget-kitérőben), 1948. november 21-én[19] *(SZKT gyűjtemény)*

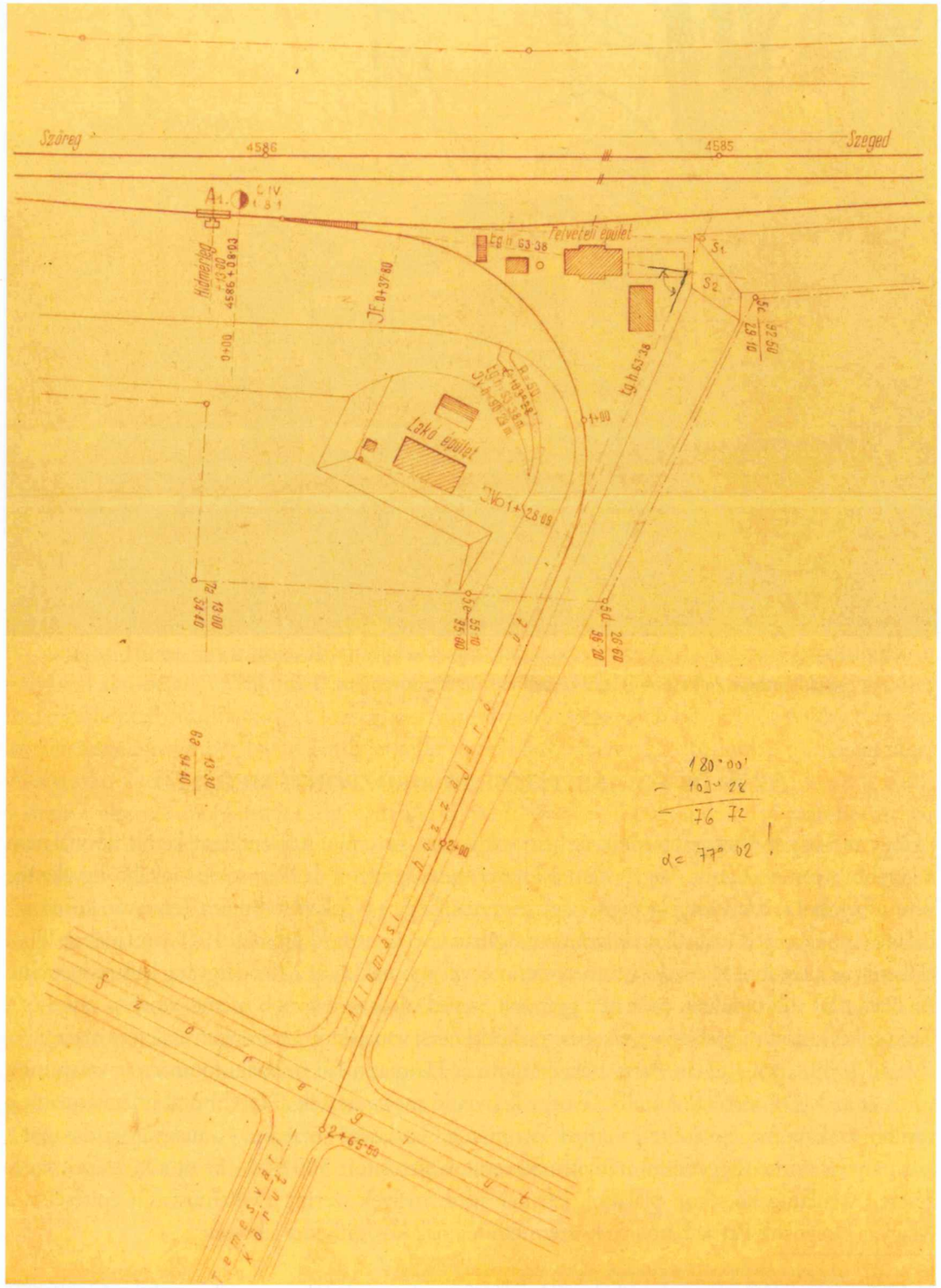
Az 5-ös továbbépítése és a központi megálló

Hogy az 5-ös pályáját tovább építik, az nem volt kérdés, ám amint már említésre került, a vonal nem a korábbi nyomon haladt. Vagyis nem a Ligetet szelte keresztül, hanem sokkal inkább figyelembe véve a forgalmi és a lakossági igényeket úgy tervezték, hogy a Népkert soron és a Temesvári körúton[20] haladjon az Újszeged vasútállomás szomszédságában levő Gyermekkórházig. 1949 januárjában újból előkerült az a korábbi elképzelés is, amely szerint a villamosnak egész a Kendergyárig kellene kiépülni. Az ötlet azért volt indokolt, mert ez a gyár volt Szeged egyik legnagyobb üzeme, amely a vasúti és a Tisza-töltés között meglehetősen távol esett a közlekedési vonalaktól. Ez azonban csak terv maradt.

Végül 1949. április 13-án Barta Béla igazgató és Heimann Pál műszaki főtanácsos, valamint a város és az MDP részéről Antalfy György képviselő megszerezték a Tervhivatal hozzájárulását a további szakasz megépítéséhez, s ennek nyomán a Gazdasági Főtanács – a magyar gazdaságot a kormánytól szinte függetlenül irányító szervezet – biztosított 500.000,- Ft-ot a költségek fedezésére. A villamoskocsikon plakátok jelentek meg, melyek szerint a villamosvasút építését is a Magyar Dolgozók Pártja hathatós közreműködésének köszönheti a lakosság.

19 Az MTI ezt a fotót november 16-ára datálja, valószínűleg tévesen.

20 A Temesvári körút 1960 után a rendszerváltásig az Odesszai körút nevet kapta (noha Odessza nem volt a nagyárvíz utáni újjáépítést segítő európai városok névjegyzékében), írták Ogyesszai körútként is az ukrán helyett oroszos átírási szabályok szerint (Péter László: Szeged utcanevei, 1974.). 1965-ben a Délmagyarország szerkesztősége a Magyar Tudományos Akadémia Helyesírási Bizottságától kért állásfoglalást, aki mindkét átírásmódot helyesnek találta.



29. ábra: 1948-ban tervezték a villamosvonal újszegedi végpontját bekötni a feljáró rámpa úttestén keresztül az újszegedi MÁV-állomásba is. Ez sem valósult meg, valószínűleg értelmetlennek találták *(„Helyszinrajz, Szegedi Közuti Vaspálya R.T. csatlakozása Ujszeged állomásba." 1948. március 1.)*

A tényleges munka már másnap, 1949. április 14-én megkezdődött. Elsőként a nyomvonal kitűzéséhez a szükséges mértékben megnyesték, illetve kiirtották a bokrokat, valamint a Városi Vízmű és a Posta kezdte meg a nyomvonalon levő vezetékek áthelyezését a Népkert soron és a Temesvári körúton. Emellett a Városi Kertészet munkásai kivágták a terv alapján azokat a fákat, amelyek a Népkert sor és a Temesvári krt. sarkán, ahol a villamos majd egy nagy kanyart tesz, útban voltak. Néhány nappal később megkezdődött a vágány helyének előkészítése. Mivel ezúttal időben megérkezett a sínanyag is, az építés gyorsan ment, alig egy hónapot vett igénybe. A vezetéktartó oszlopokat és karokat a Boldogasszony sgt.-ról telepítették át Újszegedre, s április 22-én megkezdték a vágányfektetést is. A Villamosvasút vállalta, hogy ünnepi meglepetésként május 1-jéig a vonal elér a Tanítóképzőig.

30. ábra: Az újszegedi villamosvonal építése a Liget-kitérőnél, villamos vontatású munkavonattal. A munkavonatban a 901-es és a 903-as pályaszámú lóré van egy MWG motorkocsi mögé csatolva, a két lóré is MWG motorkocsik alvázából készült 1940-ben *(SZKT gyűjtemény)*

31. ábra: A Népkert sor és a Temesvári körút sarkánál lévő 80 m-es ívsugarú ív építése *(SZKT gyűjtemény)*
32. ábra: A SzAK sportpálya kitérő építése a végállomás közelében *(SZKT gyűjtemény)*

A különböző anyagokat a 21-es psz-ú villamoskocsi hordta Rókusról az építkezés helyszínére 4 pályakocsival. A május 1-jei ígéretet sikerült is betartani, így az ünneplő tömeget már a Tanítóképzőig hozhatta a villamos az aznaptól Rákosi Mátyás-hídnak hívott átkelőn a ligeti majálisba[21]. A pályával együtt építették a felsővezetéket is, így kiküszöbölték a fáradtságos, emberi erővel történő szállítást, mert az anyagokat mindjárt villamossal vontatott teherkocsikon lehetett a helyszínre juttatni. Jelentős megtakarításokat értek el bontott anyagok – pl.: másutt már felesleges váltócsoport – felhasználásával. Május 5-én már a Fő fasorig ért a pálya a Temesvári krt-on. A munka hevében a lelkesedés szült olyan terveket is, hogy öt év alatt a villamosvonalak kiépülnek a Szeged környéki nagy falvakig (Szőreg, Tápé, Dorozsma). Ezek közül, mint ismeretes, csak a dorozsmai villamos valósult meg.

A vonal május közepére készült el a végállomás előtt egy újabb forgalmi kitérővel, s az első villamos május 14-én futhatott végig először a pálya teljes hosszán. Aznap délután 4 órakor került sor az újabb átadási ünnepségre az újszegedi végállomásnál, amin a hangulatot a gyönyörű virágokkal és jelszavakkal feldíszített, hangszórókkal felszerelt, zenélő villamos munkásindulókkal igyekezett fokozni. Itt már nem jelent meg úgynevezett „nagyember", csak Barta Béla, a Villamosvasút vezetője és a polgármester mondott a korszak zsargonjával fűszerezett avatóbeszédet, amely jószerével csak Rákosi, a Párt és a Népfront dicsőítéséből állt. Ez nem is volt csoda, hiszen az ország közvetlenül az 1949-es – immár tét nélküli, egyjelöltes - választás előtt volt. Az avatás után a teljes vonalon ünnepi virágdíszbe öltöztetett villamosok szállították ingyen a közönséget. A forgalom tehát megindult, bár május 21-ig még ezen a szakaszon is bőven volt mit befejezni a munkásoknak.

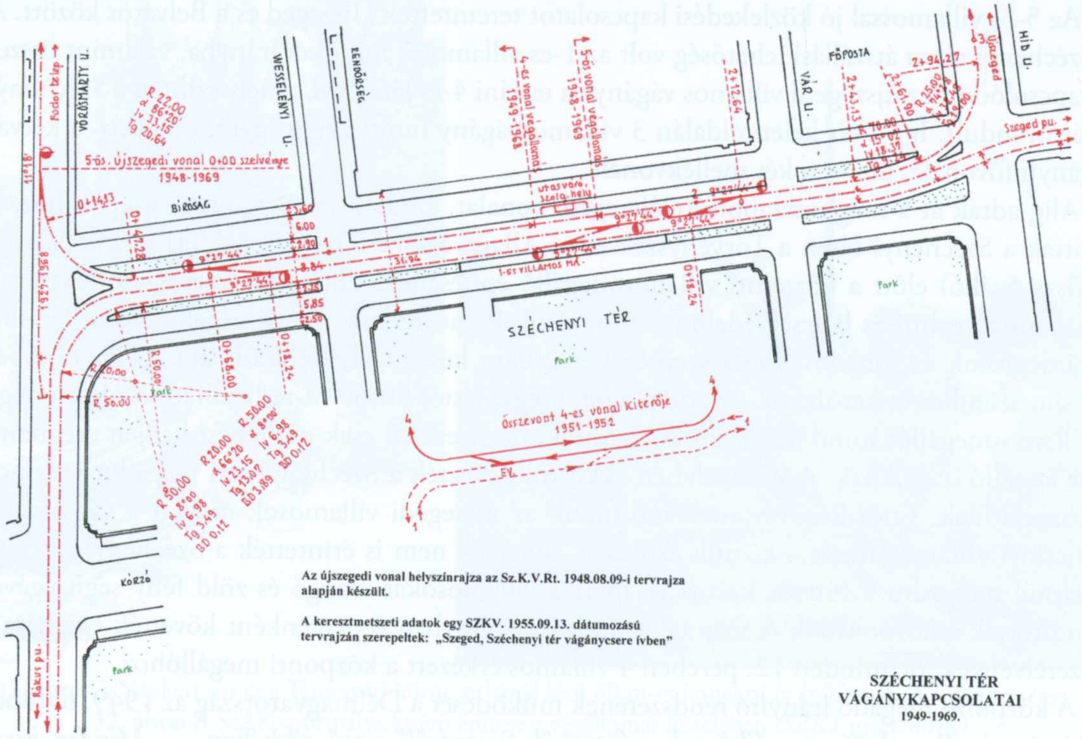
21 A hídív Szeged felőli keresztgerendáján eredetileg MÁVAG felirat volt, ezt a feliratot „Rákosi Mátyás híd"-ra változtatták.

Az 5-ös villamossal jó közlekedési kapcsolatot teremtettek Újszeged és a Belváros között. A Széchenyi téren átszállási lehetőség volt az 1-es villamosra mindkét irányba, valamint összekapcsolódott az újszegedi villamos vágánya a tarjáni 4-es járatéval, amely szintén a Széchenyi térről indult. Így a tér keleti oldalán 3 villamosvágány futott végig egymás mellett, a kétvágányú fővonalé, illetve a két mellékvonalé.

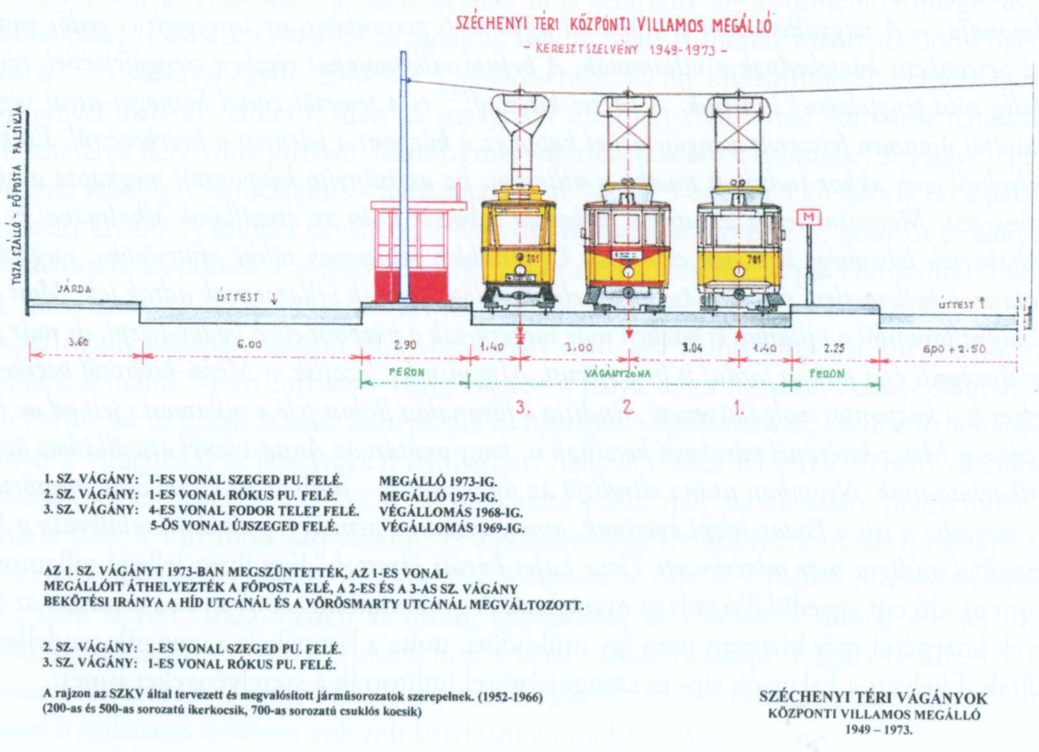
Alig adták át a meghosszabbított újszegedi vonalat, amikor 1949. június közepén hozzáláttak a Széchenyi téren a Törvényszék és az Államvédelmi Hatóság (ÁVH) székháza (ma: Tisza Szálló) előtt a központi villamosmegálló építésének. Elkészültét nemcsak kényelmi, hanem forgalmi és balesetvédelmi szempontok is motiválták. Az új végállomáson létesült várócsarnok és forgalmi iroda szeptember 20-ára készült el. Az átadására 1949. október 8-án, szombaton került sor. Az addig a téren egymástól 50-60 m-re található összesen négy villamosmegállót mind ide összpontosították, hogy ezáltal csak pár lépést kelljen megtenni az átszálló utasoknak. A köznyelvben ekkortól nevezték a Széchenyi téri megállót villamos központinak. Ettől kezdve innen indították az újszegedi villamosok mellett a város valamennyi villamosjáratát – köztük azokat is, amelyek nem is érintették a Széchenyi teret. E naptól megszűnt a füttyös kalauz is, mert a villamosokat csengő és zöld fény segítségével indították a központból. A fővonalon mindkét irányban 6 percenként követték egymást a szerelvények, de minden 12. percben 4 villamos érkezett a központi megállóhoz.

A központi megálló irányító rendszerének működését a Délmagyarország az 1949. október 11-ei számában leírja az *„Eltűntek a füttyösök Szegedről"* című cikkében. *„– Minden kerek órától számított 12 percenként négy kocsi érkezik ide – amint azt Laczkó Mihály elvtárs, szolgálatvezető, ennek az első pillanatban bonyolultnak látszó új forgalmi rendszer tervezője elmondja. – A nagyállomástól és Rókustól ugyanis 6 percenként, az ujszegedi és gedói vonaltól 12 percenként közlekednek a villamosok. A befutó villamosokat részben csengőjelzéssel, részben pedig zöld fényjelzéssel indítjuk. A Mérei-kitérőtől*[22] *és a temetői vonal Somogyi-utcai végállomásától újonnan felszerelt csengőjelzéssel kapja ez a központ a jelentést a beérkezésről. Ezekről a helyekről csak akkor indulhat tovább a villamos, ha az irányító központtól megkapta a visszacsöngetést. Megszűnt tehát az utasok futkosása a kocsik után az átszállások alkalmával és ezzel a balesetek lehetősége is erősen csökkent. Ugyanakkor nincsenek többé »füttyösök«, megszünt a kalauzok kellemetlen, éles sípolása is, amellyel ezelőtt a másik villamosnak adtak jelt. Most befut a nagyállomástól a villamos és közben már megérkezik a központ elé a Fodor-telepi, de már jön is az újszegedi és a sarkon fordul is be a rókusi. Míg mindez lezajlik, a Mérei-kitérőtől beérkezik a jelzés és a központos szolgálatvezető elindítja a fővonalon Rókus-felé a villamost s jelt ad az induláshoz a Mérei-kitérőnél várakozó kocsinak is, hogy azután az Anna-víznél átszálláshoz összetalálkozhassanak. Nyomban utána elindítja az újszegedit is – amikor az átszállások megtörténtek –, megadja a jelt a Fodor-telepi kocsinak, amely azután a pénzügyi palotánál találkozik a Mérei kitérőtől addigra már odaérkezett Tisza Lajos-körúti járattal."* Egy ilyen jellegű villamosközpont az idő tájt egyedülálló volt az országban. A gyakorlatban azonban ez a rendszer az 50-es évek közepétől már biztosan nem így működött, noha a lámpák és a csengők rendelkezésre álltak. Ehelyett a kalauzok síp- és csengőjelzéssel indították a szerelvényeket ismét.

22 A Mérei-kitérőt ekkoriban a 2-es villamosvonal (Fodortelep – Vágóhíd) használta, a Tisza Lajos körúton a Mérei utca és a Mikszáth Kálmán utca között helyezkedett el.



33. ábra: A Széchenyi tér vágánykapcsolatai 1949-69 között *(Nagy István rajza)*



34. ábra: A Széchenyi téri központi megálló keresztmetszete *(Nagy István rajza)*

35. ábra: Az SZVV központi megállóhely kioszképülete, mely 1973-ig állt a Széchenyi téren. Az indításjelző lámpák megfigyelhetők a tetőszerkezetbe beépítve *(SZKT gyűjtemény)*

Hétköznapok az 5-ösön

1949-től kezdve tehát majd' 20 évig közmegelégedésre ismét villamos szállította Újszegedre az utasokat. Ezalatt persze mindenféle események történtek az 5-össel. 1949. augusztusban a gyorsan növekvő utazási igény miatt – először próbaképpen csak szombaton és vasárnap – az esti üzemidejét egy órával meghosszabbították. 1950 áprilisában az SZVV (Szegedi Villamosvasút) a KPM jóváhagyásával új jegyrendszert vezetett be. Ez olcsóbbá tette az 5-ösön való utazást. Az addigi 70 filléres vonaljeggyel szemben ekkortól mindössze 50 fillért kellett fizetni a teljes hosszon, mivel az egész vonalat egyetlen szakasznak minősítették.

1951-ben nagyon hasonló viszonylat átszervezés történt, mint 1913-ban. Akkor a rövid újszegedi vonalat összekapcsolták a hozzá hasonlóan a Széchenyi téri végállomásra érkező köztemetői vonallal, létrehozva így a két sugaras helyett egy hosszú, átmérős, a belvároson csak áthaladó viszonylatot. Majd' 40 évvel később megtörtént ugyanez, de ezúttal február 19-étől a fodortelepi 4-es vonallal kötötték össze az újszegedi 5-öst. Így Fodorteleptől Újszegedig átszállás nélkül lehetett utazni. A hosszú vonalon öt kitérő volt összesen, ebből adódóan öt kocsi közlekedett rajta. Ekkor jelentek meg a pótkocsis szerelvények Újszegeden, amelyeknél a pótkocsik csak a Vásárhelyi sugárúton (1958-tól József Attila sugárút) levő Gyevi-kitérőig közlekedtek. A pótkocsikat itt átcsatolták a szemből érkező motorkocsikra.

36. ábra: A 35-ös pályaszámú Schlick motorkocsi az 5-ös vonal újszegedi végállomásán, a megnyitást követően *(SZKT gyűjtemény)*

A teljes menetidő a hosszú vonalon 24 perc volt. A járat kitérőként használta a Széchenyi teret is az ottani vágányösszekötéseken keresztül. Sőt 1951 nyarán a zavartalan forgalom érdekében a Törvényszék előtt még egy elektromos váltóállító berendezést is beépítettek. Mégis itt, a Széchenyi téren bukott el a hosszú vonal. Az előforduló késések miatt ugyanis itt gyakran a várakozó villamosok feltartották a fővonali forgalmat. Az ebből fakadó sok reklamáció hatására 1952. február 5-étől ismét szétválasztották a két viszonylatot, helyreállítva az eredeti állapotot.

Nem sokáig maradt egyedül a villamos Újszegeden, mint városi közlekedési eszköz, mert hamarosan csatlakozott hozzá az autóbusz. 1955. április 1-jén megindította a városi buszközlekedést is Szegeden az immár Szegedi Közlekedési Vállalatnak (SzKV) nevezett cég. Az Anna-kúti központi autóbusz állomásról az egyik járat a hidat és Újszegedet érintve Szőregre közlekedett. Persze, mivel a villamos és az autóbusz ekkor még egy vállalat kebelén belül volt, a buszok nem konkurensként, hanem inkább kiegészítőként tevékenykedtek, általában a villamosok által fel nem tárt területekre, villamosok által nem járt útvonalakon haladtak. Konkrétan Újszegeden a villamos a Népkert soron és a Temesvári körúton közlekedett, ezzel szemben az autóbusz a Vedres u., Csanádi u. és Szőregi út nyomvonalon. Villamos és busz így az újszegedi hídfőben történő elválás után csak a villamos végállomásánál találkozott.

Az 1956-os forradalom idején Szegeden is akadozott és leállt a közlekedés. A szovjet csapatok bevonulása után csak lassan indultak meg újra a villamosok és az autóbuszok. November 8-án már több járat közlekedett, de az 5-ös villamos még nem. Másnap viszont közölték, hogy az is elindul. November 25-én már biztosan járt, amikor bejelentették, hogy másnaptól áramhiány miatt erősen csökkentik az üzemidejét, hasonlóan a többi villamosvonalhoz.

1957-ben nagyjából rendeződtek a forgalmi viszonyok az 5-ösön is, ám a pálya kezdett egyre inkább leromlani. Ennek ellenére ismét felmerült, hogy meg kellene hosszabbítani a vonalat a városrész ipari területei felé. Igaz ugyan, hogy már autóbusz is járt a Kendergyár felé, de az nem volt elegendő.

„Ha az 5-ös villamos eljutna legalább a volt vasúti híd újszegedi csonkjáig, az nagy segítség lenne a Kendergyár és a Ládagyár dolgozóinak, sőt az Alsó-kikötő soron lakóknak is." Mások meg a fedett várót hiányolták a végállomáson.

5-ÖS VILLAMOSVONAL : ODAIRÁNY SZ.K.V.

MEGÁLLÓHELY TÁV ÉS HOSSZ

Megnevezés	Jele	Szelvény	Távolság (m)
Széchenyi tér	M	1+38,00	
Dózsa Gy. u.	M	4+00,00	262,00
Liget kitérő	M	11+81,75	781,75
Zöldkereszt	M	16+47,75	466,00
Főfasor	M	19+71,83	324,08
Kertészet	FM	22+29,33	257,50
Újszegedi p.u.	M	24+57,00	227,67

5-ÖS VILLAMOSVONAL : VISSZAIRÁNY SZ.K.V

MEGÁLLÓHELY TÁV ÉS HOSSZ

Megnevezés	Jele	Szelvény	Távolság (m)
Újszegedi p.u.	M	24+57,00	
Kertészet	FM	22+29,33	227,67
Főfasor	M	19+71,83	257,50
Zöldkereszt	M	16+47,75	324,08
Liget kitérő	M	11+81,75	466,60
Dózsa Gy. u.	M	4+00,00	781,75
Széchenyi tér	M	1+28,00	263,00

37-38. ábra: Az 5-ös vonal megállóhelyei 1957-ben

UJSZEGEDI VONAL „5"

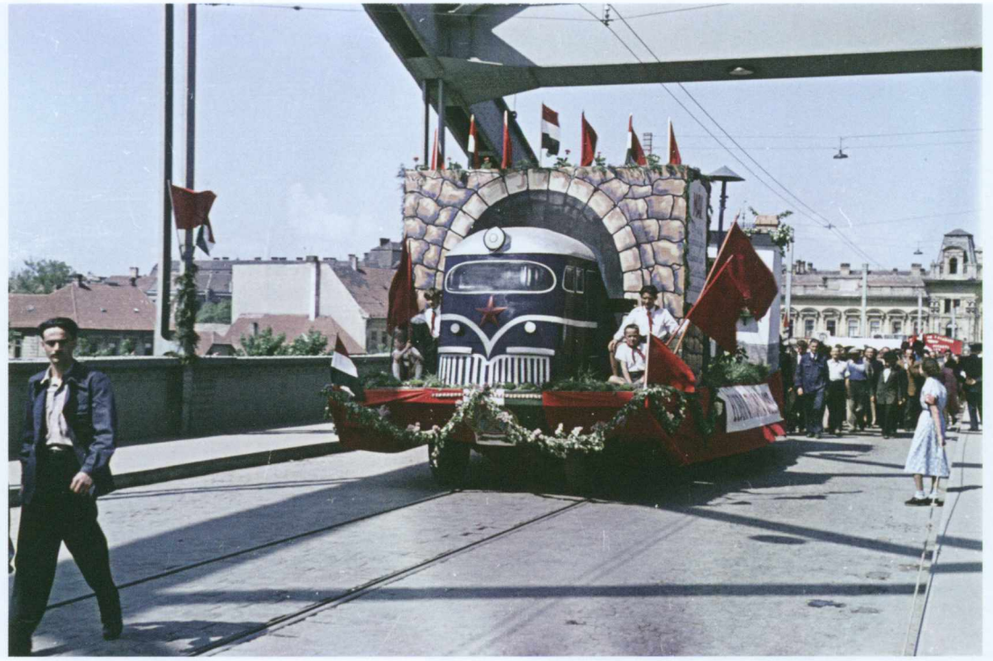
SZ.K.V.

a, Építési éve:	1948	e, Legkisebb sugár:	22
b, Eng. max sebesség:	25	f, Legnagyobb emelkedő	
c, Eng. max. teng. nyomás	12.7	g, Legkisebb teng. táv.	3.6
d, Legn. napi teng. sz.	728	h, Váltók db száma	7
i, Pft. létszám:	38		
j, Pft. munkaórák sz.			
k, Felü. -a- sz.			
l, iparvágány db			

Sínrendsz.	kg/fm	Vágányhossz km: Össz. vágány hossz	Forg. vágány	Üzemi vágány	Csatl. iparvágány	Forgalmi vágány km: Egyenesben Vissz.	Emelk.	Ívben Össz.	Vissz.	Emelk.	Össz.	Forgalmi vágány km: Földágyazatban	Homok	Salak	Kavics	Ż-kő	Forgalmi vágány km: Burkolat Burk-ban Rugalmas	Merev	Burkolat nélkül Hosszalj Fa	Beton	Keresztalj Fa	Beton	Forg. v. km Egy vágány	Két vágány	Forg. vág. évi sínter.
Vignol	23.6	1,58	1,34	0,24				1,10			0,24			0,7		0,64						1,34	1,34		3
Phönix	59.7	0,08	0,04	0,04				0,03			0,01						0,04						0,04		
	58	0,57	0,57					0,35			0,22							0,57					0,57		1
	45.6	0,52	0,52					0,52									0,52						0,52		1
Egyéb																									
Össz		2,75	2,47	0,28				2,00			0,47			0,7		0,64	0,56	0,57				1,34	2,47		6

39. ábra: Az 5-ös vonalba beépített vágánytípusok 1957-ben

40. ábra: A 207+208-as MWG ikerkocsi az újszegedi hídfőben az 50-es években. A képen látható ikerkocsi 1954. október 7. – 1962. március 1. között volt állományban *(SZKT gyűjtemény)*



41. ábra: Május 1-jei felvonulás a Tisza-hídon 1953-ban *(Fortepan/Horváth József)*

42. ábra: Az 1954-es május 1-jei felvonuláson az 1953-ban gyártott M III-as mozdony[23] látható a Híd utcában *(SZKT gyűjtemény)*

23 Az M III-as hatósági vizsgája 1953. augusztus 26-án volt.

43. ábra: A 311+312-es pályaszámú, budapesti eredetű Q típusú ikerkocsi a Liget-kitérőben 1958-60 között
(Ormos Jenő felvétele)

Gond, gond hátán

A pályaállapotra jellemző, hogy 1958 első felében több kisiklásos baleset is történt a vonalon, így a beavatkozás tovább már nem tűrt halasztást. A Városi Tanács így a júniusi ülésén döntött arról, hogy a következő negyedévben sor kerül az 5-ös vonal legrosszabb szakaszain a vágánycserére. Terven felül biztosítottak 1 millió forintot az SzKV-nak felújításra. Ennek 70%-át pályaépítésre, a maradékot járműfelújításra kellett fordítani. Ez fedezte az 5-ös vonali felújítást is. Júliusban nekiláttak a kritikus állapotú vágányok cseréjének a hídon. Ugyanis megbosszulta magát, hogy az itteni pályaszakasz későőszi-koratéli időjárási viszonyok között készült. A pályát tartó beton az építéskor megfagyott, majd tavasszal és a következő 10 évben szépen összetöredezett. Ugyan a beton és a sínek között speciális falapok helyezkedtek el, de az időjárás viszontagságait ezek sem viselték el. Így a vágány idővel elmozdult helyéről, megsüllyedt, emiatt mentek a villamosok szinte lépésben a hídon feltartva a mögöttes forgalmat. A falapok helyére vas és gumialap került mintegy 400.000,- forint értékben, s erre új Phoenix-síneket fektettek. A munkálatokkal július 31-ére végeztek. Úgy vélték, az átépítéssel immár hosszabb távon is biztonságosan fenntartható a hídon az 5-ös villamos forgalma.

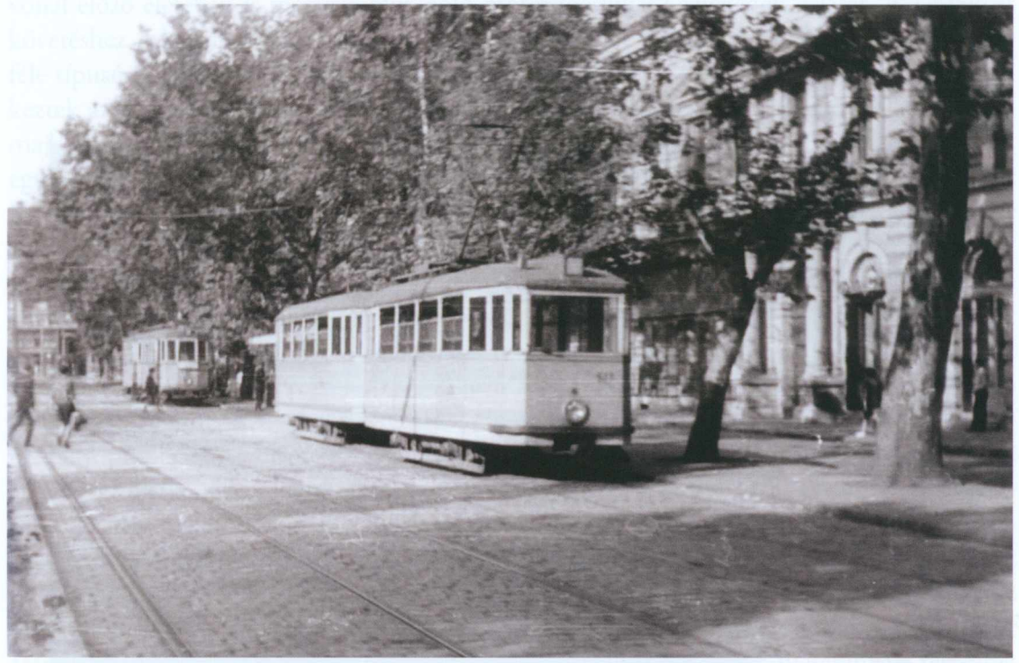
44. ábra: Pályafelújítás a Tisza-hídon, 1958-ban

45. ábra: Az 501+502-es budapesti eredetű, N típusú ikerkocsi a Széchenyi téren, 1961-ben
(Fotó: Mohai László)

47. ábra: A 303+304-es Füzesi acélvázas[27] ikerkocsi az 5-ös villamos Széchenyi téri végállomásán, 1964. szeptember 3-án *(Fotó: Les F. Folkard)*

48. ábra: A Széchenyi téri központi megállóhely egy téli napon, a 60-as évek elején

27 A vidéki városok (Szeged, Pécs, Szombathely) számára újonnan gyártott acélvázas villamosok valójában a Fővárosi Villamosvasút Dózsa főműhelyében készültek.



49. ábra: Az 527+528-as, Debrecenben átépített volt budapesti K típusú ikerkocsi farkasszemet néz egy Füzesi acélvázas ikerkocsival az 5-ös és a 4-es villamosvonal Széchenyi téri végállomásán *(Nagy Zsolt Levente gyűjteménye)*

50. ábra: Füzesi acélvázas ikerkocsi a híd 35 ‰-es rámpáján

51. ábra: Az 521+522-es ikerkocsi a szegedi hídfő rámpáján[28]

52. ábra: A 702-es favázas csuklós motorkocsi az újszegedi végállomáson *(SZKT gyűjtemény)*

28 A Feketeházy János és Schickedanz Albert pályázati terve alapján Gustave Eiffel által benyújtott híd terve 1883-ra készült el, melynek része volt a feljáró rámpa is. A szegecselt vasszerkezetű négyrészes, három sorban 7 lábazaton nyugvó hídfeljárót csak 1971-72-ben bontották el, helyére a ma is meglévő vasbeton hídfeljáró épült, két részletben, oldalanként. A villamosvágány volt nyomvonalán megépült kisebb vastagságú harmadik rész ma is látható a feljáró alatt elhaladva. A volt eredeti hídfeljárón a villamosok igen nagy zajjal haladtak át.

Problémák adódtak magukkal a járművekkel is. Ennek megértéséhez pár mondattal járjuk körül, miféle villamoskocsik közlekedtek ekkoriban az 5-ösön. Az újraindításkor a már a vonal előző életében is meglevő régi szóló motorkocsikkal közlekedett a járat. A 12 perces követéshez 2 kocsira volt szükség. Később megjelentek a Budapestről leselejtezett különféle típusú kocsik, s velük már a pótkocsik is. A pótkocsis üzem nehézkessége miatt következtek az ikerkocsik. Ezek közül eleinte a régi kocsik ikresítésével kialakított szerelvények, majd a Füzesi-acélvázas új ikerkocsik, melyek közül az utolsó kettő Pécsről érkezett. Ezeknek egyik együttes jellemzőjük, nevezetesen az ajtó helyén levő lecsapható rács sok dokumentált balesetet okozott. Többször estek ki utasok ezeken át a villamosból szerencsés vagy kevésbé szerencsés módon. A Széchenyi térről a Híd utcába kanyarodva nem egyszer fordult elő, hogy a posztos rendőr megállította a kanyarodó villamost és a villamos nyitott rácsa által szabadon levő lépcsőről letessékelte az utasokat, rászólt a kalauzra, hogy csukja fel a rácsot és csak ezután engedte útjára a villamost, mert annyira balesetveszélyes volt így szinte lógni a szerelvény lépcsőjén. E régi járműveken nemcsak ajtók, hanem ma már alapvetőnek tűnő biztonsági berendezések – úgymint visszapillantó tükör vagy indexlámpa – sem voltak.

Ezen a problémán is segíteni kívántak azokkal a korszerűsítésekkel, amelyeket az FVV-től átvett régi ikerkocsikon hajtottak végre. 1962 végén, az első FVV 1100-as csuklósok érkezésével egy időben készültek el az első 505-510-es pályaszámú, korszerűsített ikerkocsik[29]. Ezeken egybenyitották az utasteret és a peronokat, a vezető pedig ülést kapott. Ajtók csak az egyik oldalukon voltak, s ezeket pneumatikus úton a vezető működtette. Az 507+508, illetve az 509+510-es ikerkocsikon ülőkalauz teljesített szolgálatot. Visszapillantó tükrökkel és pantográf áramszedővel szerelték fel őket. A csuklósokhoz hasonlóan egyirányú utasáramlást terveztek rajtuk oly módon, hogy a két középső ajtón lehetett felszállni rájuk, a kocsivégeken levő ajtókon pedig leszállni. Az előző bekezdésben jelzett ajtóproblémát ezzel megoldottnak is tekintették, mert az 5-ösről egy huszárvágással 1963. január 1-jétől eltűnt az összes régi típusú villamos és ilyen korszerűsített ikerkocsik álltak üzembe. Az élet azonban megint felülírta a szép elképzelést. A kalauzok ugyanis képtelenek voltak elég gyorsan dolgozni, a felszállásnál (különösen a központi megállóban) sorok alakultak ki. Emiatt a villamosok sokkal tovább tartózkodtak egy-egy megállóban, s így teljesen felborult a vonal menetrendszerűsége. Sürgősen be kellett avatkozni. A városi tanács és az SzKV szakembereinek vizsgálata megállapította, hogy az ülőkalauzos 500-as sorozatú villamosok alkalmatlanok a zsúfolt 5-ösön való közlekedésre. Így aztán a festékszagú, csillogó-villogó ikerkocsikat 1963. február 11-étől áthelyezték a 2-es vonalra, míg az 5-ösön ismét megjelentek a régebbi típusok. A megoldást a szintén régi budapesti kocsik felhasználásával házilag épített 700-as sorozatú csuklósok hozták meg[30]. Ezek már minden szempontból jobban megfeleltek az újszegedi vonalon való közlekedésre, s végül 1965-ben teljesen fel is váltották a vonalon az ikerkocsikat. Annyit még érdemes megemlíteni, hogy az 5-ös történetének végén még a 650-es sorozatú, egyoldali ajtós, de kétirányú FVV 1200-asok is megfordultak a vonalon[31], ám a jellemző jármű a 700-as sorozatú kétrészes házicsuklós maradt.

29 Az SZKT tervek alapján elsőként elkészült ikerkocsik az 507+508 és az 509+510-es voltak, ezek volt budapesti BKVT S típusú villamosok voltak, előző pályaszámaik 1819[II], 1838[II], 1807[III], 1802[III]. Részletesebben lásd a VTTE közlekedéstörténeti füzetek sorozat VIII. és IX. füzetét.

30 A 700-as sorozatú csuklós villamosokról részletesebben lásd a VTTE közlekedéstörténeti füzetek sorozat IX. füzetét.

31 Az 5-ös villamos megszüntetése előtt három kétirányú, ötajtós FVV csuklós („Bengáli") villamos közlekedett Szegeden: a 651-653, ezek 1967-68-ban álltak forgalomba.

Klebelsberg Könyvtár és ... SZEGED

53. ábra: Az 521+522-es budapesti eredetű H típusú ikerkocsi a Széchenyi téri végállomáson *(Dobra Ferenc gyűjteménye)*

54. ábra: A 303+304-es Füzesi acélvázas ikerkocsi a Temesvári körút sarkánál, a „Zöldkereszt" nevű megállóhelynél *(SZKT gyűjtemény)*

55. ábra: Füzesi acélvázas ikerkocsi a Tisza-hídon. Jobbra a Szőke Tisza hajó *(Mindszenty Zsuzsanna gyűjtemény)*

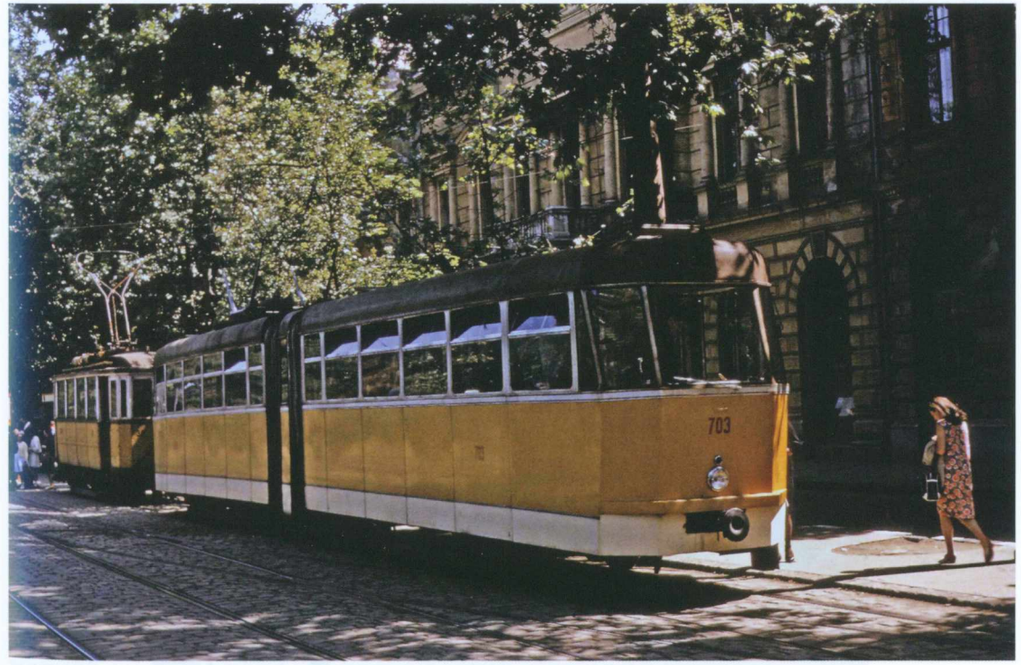
A legtöbb – és tegyük gyorsan hozzá nehezen és drágán megoldható – problémát a híd méretei okozták. A középen vezetett vágány mellett mindkét oldalon csak egy-egy szűk, 2,55 m-es sáv maradt a többi járműnek, ez pedig azt jelentette, hogy motorkerékpárnál nagyobb méretű járművel nem volt tanácsos elhaladni a lassúbb villamosszerelvény mellett. Ezt nem minden vezető látta be, így számos alkalommal akadt össze – a lovaskocsitól a teherautóig – a hídon a villamos különféle járművekkel. Ezeknél az eseteknél szerencsére leginkább anyagi kár keletkezett, személyi sérülésről ritkábban számoltak be a híradások. Sajnos azonban kezdettől fogva történtek súlyos sérülésekkel járó balesetek is a hídon. Volt, aki biciklivel hajtott bele a sínvályúba és az esés közben sérült meg komolyan, volt, hogy pótkocsikat vontató traktorral ütközött a villamos és eközben történt életveszélyes sérülés. A legtöbb esetben a figyelmetlenség vagy a türelmetlenség okozott bajt.

Fejleszteni kellene, ha lehetne ...

Összességében azonban elmondható, hogy az évek alatt az 5-ös teljes mértékben beváltotta a hozzá fűzött reményeket, az utasforgalma dinamikusan növekedett. Sőt a vonal távolabbi jövőjének szempontjából úgy is mondhatnánk, hogy túlságosan is dinamikusan. Főleg azután, hogy Újszegeden felépült a város első – a Szeged testvérvárosáról Odesszának elnevezett – lakótelepe, és az ott lakók is elkezdtek villamossal közlekedni. A 60-as évek közepére az egyvágányú vonal láthatóan a telítődés jeleit mutatta – annak ellenére, hogy ekkor már nagyobb befogadóképességű ikerkocsik majd csuklósok jártak erre – s ezen az időközben Újszeged felé elindított autóbuszjáratok is csak részben tudtak enyhíteni, hiszen azok a villamos által fel nem tárt területekre közlekedtek. Már 1960-ban, a város fejlesztési tervének készítésekor felmerült, hogy az 5-öst a jövőben valószínűleg meg kell szüntetni, hogy a helyét autóbuszok vegyék át. Egyetlen esetben látták hosszabb távon fenntarthatónak a vonalat, ha a közúti híd jövőbeni felújítása oly módon történik, hogy a gyalogjárók mindkét oldalon a hídszerkezet külső oldalára kerülnek. Így is kétséges volt azonban, hogy elegendő helyet nyernének-e egy második vágány számára. 1963-ban a városi tanács már tárgyalt a KPM illetékeseivel arról, hogy a rendőrséggel közös vizsgálatot folytassanak annak érdekében, hogy a híd áteresztő képességét növelni lehessen. Ekkor ugyan már felmerült, de csak a távlati tervekben szerepelt egy második közúti Tisza-híd építése Szegeden. Az említett vizsgálat több lehetőséget vázolt. Egyik a már említett hídszélesítés, amely komoly beavatkozást jelentett volna magas költség mellett. Egy másik megoldásként felvetette, hogy az 5-ös villamos megszüntetésével és a nyomvonalán autóbusz-járat indításával sokkal olcsóbban is elérhető a kívánt cél.

Az 1963-as forgalomszámlálás adatai szerint az 5-ös villamos naponta 11.577 utast szállított, míg 1967-ben már 16.370-et. Ez négy év alatt 42 %-os növekedés. A 60-as években a Széchenyi tér és a Liget-kitérő között az 5-ös villamosnak betétjárata is közlekedett a hídon át jellemzően rásegítő szóló motorkocsival. 1967 őszére elkészült egy Szeged közlekedésének helyzetéről és távlati fejlődéséről szóló részletes tanulmányterv, amit a városi tanács VB október 24-én megtárgyalt és kiegészített, s az így került a november 17-ei tanácsülés napirendjére. A tanulmány készítői ismertették a szegedi villamosvasút helyzetét, kiemelve, hogy csak az 1-es számú fővonal kétvágányú. A többi egyvágányú ún. mellékvonallal kapcsolatban pedig úgy foglaltak állást, hogy ahol erre lehetőség van, ki kell építeni a második vágányt, a többi pedig a kapacitásuk kimerüléséig maradhat forgalomban, s akkor autóbuszokkal kell felváltani őket. Ez az akkoriban elfogadott szakmai álláspont volt, ugyanis a korabeli közlekedési szakemberek a villamos ellenében egyre inkább a rugalmasabb autóbusz elterjedését szorgalmazták. Aztán még abban az évben megjelent az új közlekedési koncepció, amely – a kisforgalmú vasútvonalak forgalmának közútra terelése mellett – az egyvágányú villamosvonalak kétvágányúsítását vagy felszámolását javasolta. Hamarosan dönteni kellett az újszegedi villamos további sorsa felől is, és erre az alkalmat a közúti híd 1969-es felújítása szolgáltatta.

56. ábra: A 38-as Schlick motorkocsi a Széchenyi tér – Liget-kitérő betétjáraton, 1966. május 22-én *(Fotó: Ron Fisher)*



57. ábra: A 703-as csuklós villamos a Széchenyi téren, 1966. május 22-én *(Fotó: John Cosford)*

58. ábra: A 40-es pályaszámú volt budapesti Q típusú motorkocsi az 5-ös vonal Széchenyi téri végállomásán, 1963. november 25-én. Ez a szóló kocsi erősítő betétjáratként közlekedett a forgalmi kocsi után a Liget-kitérőig *(SZKT gyűjtemény)*

59. ábra: A 307+308-as Füzesi acélvázas ikerkocsi kanyarodik a Híd utcából a Széchenyi téri végállomásra 1963. november 25-én *(SZKT gyűjtemény)*

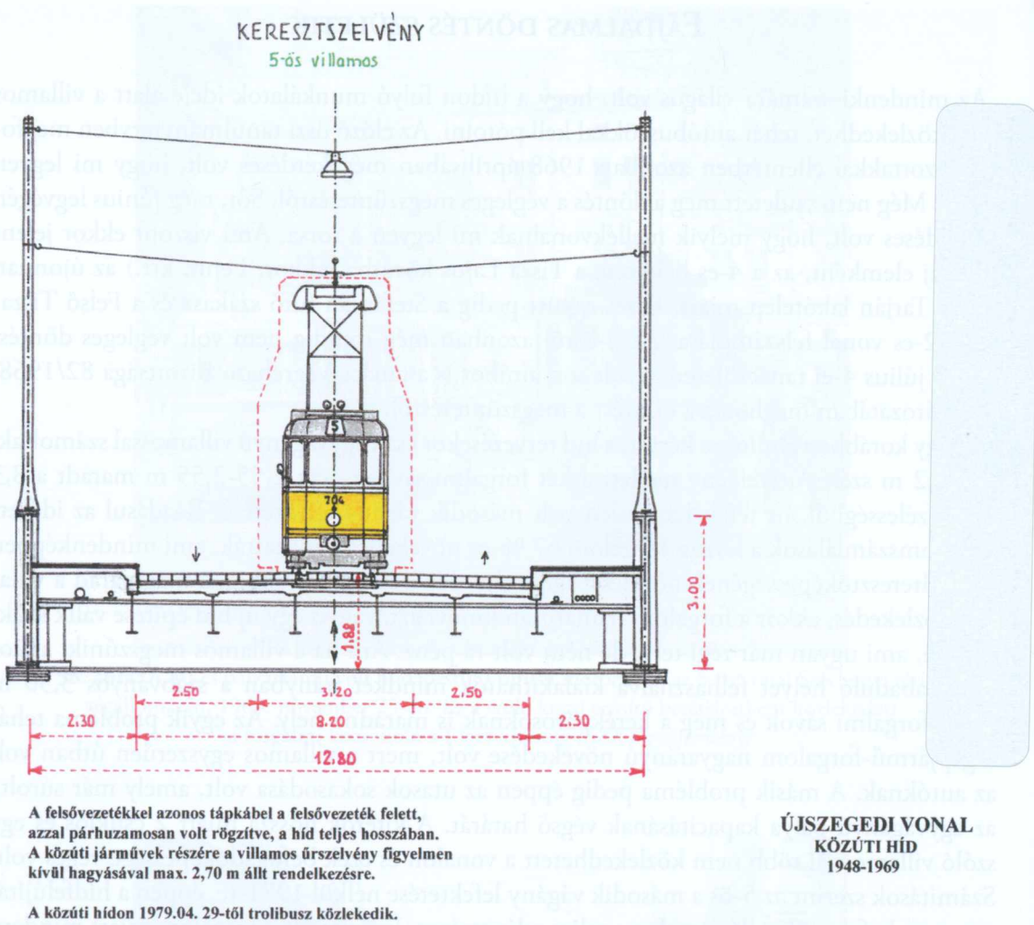
Fájdalmas döntés születik

Az mindenki számára világos volt, hogy a hídon folyó munkálatok ideje alatt a villamos nem közlekedhet, tehát autóbuszokkal kell pótolni. Az előző őszi tanulmánytervben megfogalmazottakkal ellentétben azonban 1968 áprilisában még kérdéses volt, hogy mi legyen aztán? Még nem született meg a döntés a végleges megszüntetésről. Sőt, még június legvégén is kérdéses volt, hogy melyik mellékvonalnak mi legyen a sorsa. Ami viszont ekkor jelent meg új elemként, az a 4-es bekötése a Tisza Lajos körútba (akkor: Lenin krt.) az újonnan épülő Tarján lakótelep miatt. Ezzel együtt pedig a Stefánián futó szakasz és a Felső Tisza-parti 2-es vonal felszámolása. Az 5-ösről azonban még mindig nem volt végleges döntés. Erre a július 4-ei tanácsülésen került sor, amikor is a tanács Végrehajtó Bizottsága 82/1968. sz határozatában meghozta a döntést a megszüntetésről.

Ahogy korábban említésre került, a híd tervezésekor csak egyvágányú villamossal számoltak, és a 3,2 m széles űrszelvény mellett a két forgalmi sávnak csak 2,55-2,55 m maradt a 8,3 m-es szélességből, itt tehát lehetetlen volt második vágány lefektetése. Ráadásul az idézett forgalomszámlálások a közúti forgalom 67 %-os növekedését mutatták, ami mindenképpen a híd áteresztőképességének növelését igényelte. Ha a hídon továbbra is megmarad a villamosközlekedés, akkor a forgalom hamarosan kinövi azt, vagyis egy új híd építése válik szükségessé, ami ugyan már régi terv, de nem volt rá pénz. Ám ha a villamos megszűnik, akkor a felszabaduló helyet felhasználva kialakíthatók mindkét irányban a szabványos 3,50 m széles forgalmi sávok és még a kerékpárosoknak is maradna hely. Az egyik probléma tehát a gépjármű-forgalom nagyarányú növekedése volt, mert a villamos egyszerűen útban volt az autóknak. A másik probléma pedig éppen az utasok sokasodása volt, amely már súrolta az egyvágányú pálya kapacitásának végső határát. A kitérők hossza miatt 2 csuklós és egy szóló villamosnál több nem közlekedhetett a vonalon és ezek befogadóképessége véges volt. Számítások szerint az 5-ös a második vágány lefektetése nélkül 1971-re, éppen a hídfelújítás tervezett befejezésére elérte volna a teljes telítettséget. Így viszont a forgalom miatt mindenképpen buszt is kellett volna mellette járatni. Ehhez jönne még a pálya felújítása, ami kb. 5 millió Ft-ba kerülne. Mindezeket figyelembe véve szeptemberben már mindenki a vonal végleges megszűnését valószínűsítette. A döntésben azonban céldátum még mindig nem volt, csak Damoklész kardjaként lebegett a vég az 5-ös felett.

Szeptember végén azonban megjelent a VÁTERV (Városépítési Tervező Iroda) mérnökének, Füle Lajosnak egy cikke azzal kapcsolatban, hogy a tervezők elkészítették Szeged város új általános rendezési tervét, melyet a városi tanács október 3-án tárgyalt. Az ebben tett megállapításai – bár konkrétan nem írta le – világossá tették a vonal jövőjét. Érdemes néhány mondatot idézni ebből:

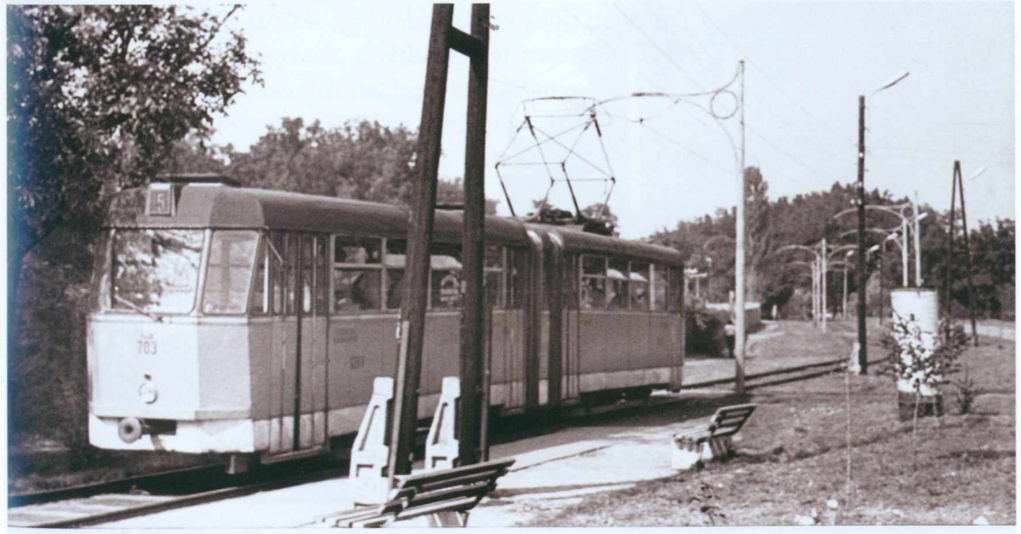
„Az egyetlen közúti Tisza-híd már ma is a telítettség határán van és a beözönlő forgalom súlyos közlekedési helyzetet teremt a Belvárosban, melynek értékes és védett beépítése határt szab a kapacitás-bővítésnek. A helyzet további romlásával kell számolni már a közeljövőben, ha Újszegeden nagyobb arányú városközpontképzés, lakásépítés, ipartelepítés történik."



60. ábra: A szegedi Tisza-híd keresztmetszete a II. világháború utáni újjáépítést követően *(Nagy István rajza)*

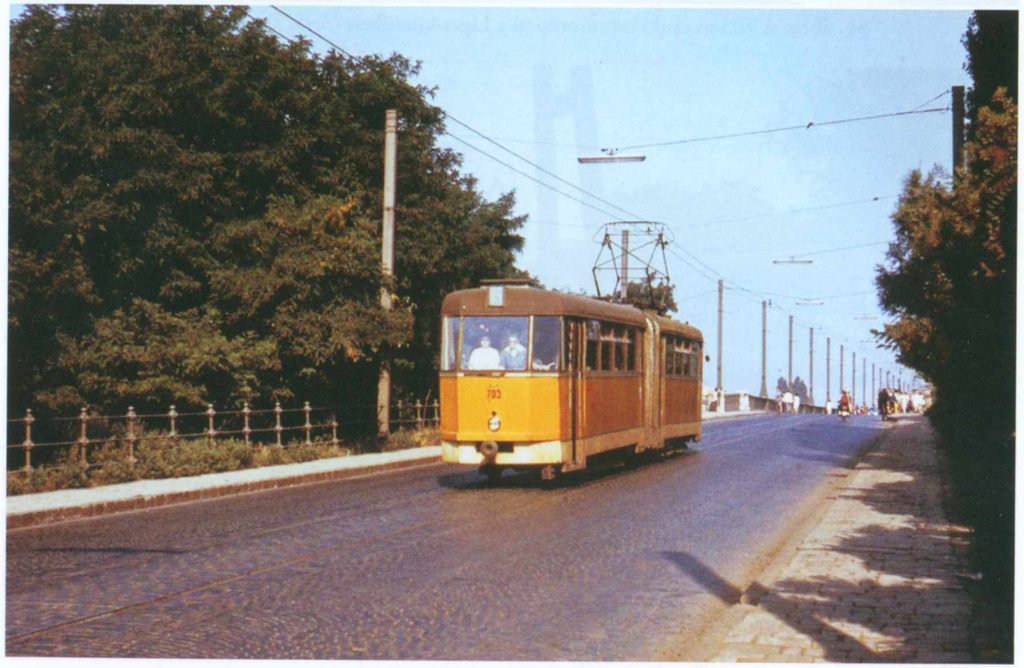
A kapacitásbővítés lehetőségének hiánya mellett pontosan azok a dolgok voltak folyamatban ez időben Újszegeden, amikre a mérnök feltételesen utalt. Mindezek figyelembevételével született meg a villamosbarátok számára fájdalmas döntés. A város akkori közlekedési tanulmányterve szerint Szegeden a villamos, mint alapvető tömegközlekedési eszköz megmarad. Ahol erre lehetőség van, ott az egyvágányú vonalakat kétvágányúvá építik át, ahol azonban erre nincs mód, ott megszüntetik. Az 5-ös ebbe az utóbbi kategóriába tartozott, ezért is döntöttek a végleges leállítás mellett. (Érdekes, hogy a tanulmányterv a lehetséges kétvágányúsításnál éppen azt a 2-es villamosvonalat hozta példaként, amelyet 1977-ben számoltak fel a második szegedi Tisza-híd építése miatt.) Nehezen tehát, de végül eldöntetett az 5-ös sorsa, már csak a végrehajtás időpontja volt kérdés. 1968. december 20-ától az újszegedi hídfő baleseti veszélyének csökkentése érdekében egész Újszegedet érintően körforgalmú közlekedést vezettek be. Ennek bemutatásakor már tényként közölték, hogy a villamos megszűnik és már nem sokáig zavarja a közúti forgalmat a hídfőben. De még mindig nem tudtak pontos időpontot megadni. Erre végül az újév ötödik napján került sor.

61. ábra: A 703-as csuklós motorkocsi a Liget-kitérőben *(Fotó: Lovász István)*



62. ábra: A 703-as csuklós motorkocsi az újszegedi végállomáson. A háttérben látható a SzAK sportpálya-kitérő *(Fotó: Lovász István)*

63. ábra: A 704-es csuklós motorkocsi a Liget-kitérőbe érkezve az újszegedi hídfőben *(Fotó: Lovász István)*



64. ábra: A 703-as villamos az újszegedi hídfő rámpán, 1967 körül *(SZKT gyűjtemény)*

Eljött a vég – az utolsó napok

Amikor közzétették, hogy az 5-ös 1969. január 31-én közlekedik utoljára és február 1-től a 6-os autóbusz lép a helyébe, városszerte nagy felzúdulás támadt. A legkülönbözőbb érveket hozták fel a tiltakozók a villamos megmentésére és az autóbusz ellen. Sok belső újszegedi lakos mindezt úgy élte meg, hogy a villamos megszűnésével kiszorulnak a belvárosból. (Jellemző, hogy eddig az újszegedi ingatlanhirdetésekben is állandóan szerepelt, hogy a villamos mellett/közelében van az eladni kívánt lakás vagy ház.) Volt, aki a forgalomszámlálás adataiban kételkedett és bizonygatta, hogy a híd még sokáig elbírná a villamosközlekedést. Mások egyszerűen szentimentális okokból ragaszkodtak a megszokott zörgő, csörömpölő, sárga „tujához". Sokan kifogásolták a helyébe lépő busz útvonalát és egyesek a Mars térig, mások a Rókusi pályaudvarig szerették volna járatni a villamospótlót. Kételkedtek abban is, hogy busszal megfelelő menetrendszerűséggel lehet-e ennyi embert utaztatni. Sokan azzal érveltek, hogy a két városrész közötti szerves összetartozást csak a villamos képes tökéletesen biztosítani. Éppen ezért szerintük a hídépítés befejezése előtt semmiképpen nem szabad felszedni a vágányokat, és csak a munkálatok befejezése után kellene végleges döntést hozni az 5-ös sorsával kapcsolatban. Többen az egész dolog előkészítetlenségét kifogásolták. Hogy lehetséges, hogy egy ilyen fajsúlyú változás időpontját másfél hónappal a megtörténte előtt még nem tudták? Hogy lehetséges, hogy január elején még nem volt tisztázott a villamospótló busz útvonala? Érezhető volt az elemi felháborodás. Egyetlen másik szegedi villamosvonal megszüntetését (volt egy néhány) sem előzte meg illetve nem követte ilyen mértékű tiltakozás. A '60-as évek végén már maga az a tény is teljességgel szokatlan volt, hogy a helyi, sőt az országos sajtó is egyáltalán helyet adott egy már eldöntött kérdés kritikájának, az ellene tiltakozók hangjának, érveiknek, panaszának. A központi pártlap, a Népszabadság 1969. január 7-ei cikkében jelezte, hogy az 5-ös megszüntetésével mindössze négy évet lehet nyerni, mert a híd forgalma 1973-ra így is eléri a telítettséget. A lap feltette a kérdést, hogy ez a rövid idő megéri-e, hogy 10-20 év múlva sem lesz villamos-összeköttetés a Tisza két partján fekvő városrészek között.

A számokkal azonban nehéz volt vitatkozni. A döntéshozók pedig úgy érveltek, hogy a népgazdaság nem tud csak úgy 300 milliót „leakasztani" egy új híd építésére. Az utasok legsúlyosabb panasza a 25 Ft-os villamosbérlet és a legolcsóbb, egyvonalas autóbuszbérlet 50 Ft-os ára közötti különbség volt. Felvetették, hogy legalább a hídépítés időtartama alatt a villamospótló járatot villamostarifával kellene közlekedtetni. Hosszas huzavona után a KPM illetve az Anyag-és Árhivatal – miután a villamostarifától elzárkózott – végül engedélyezte, hogy 1969. április 1-től a 6-os busz Újszeged és a Széchenyi tér közötti szakaszára 30 Ft-os bérletet vezessenek be, mivel az utasok 2/3-a a vonalnak úgyis csak ezt a részét használta.

Végül elérkezett az utolsó nap, 1969. január 31. A búcsú sokak számára érzelemgazdagra sikeredett. Az utolsó előtti kocsi a 653-as psz-ú „Bengáli", míg a legutolsó kocsi a 702-es házi csuklós volt. Ismertek a vezetőik is. A 653-ast Horváth Ferenc, míg a 702-est felesége, Horváth Ferencné vezette. Itt hadd idézzek szó szerint két újságcikket az utolsó fordulóról. Az első közvetlenül a leállás után született:

Délmagyarország, 1969. február 2. *„Szekfű az ütközőn"* – Jenő István cikke:

„Pénteken este egy újszegedi barátomnál voltam látogatóba, s úgy adódott, hogy 11 óra körül kerültem a SZAK-pálya előtti villamos végállomásra. Azt hittem, egyedül várom a villamost, de tévedtem. Még újszegedi lakos koromból, egy ismerős virágkertészt találtam ott. Megkérdeztem, hogy hová utazik ilyen későn a városba?

Dehogy utazom – mondta – csak búcsúzni jöttem az utolsó villamostól. Mert nekünk, újszegedieknek nagyon fog hiányozni ez a zötyögős sárga kocsi. Mi, öregek, hiszen tudhatja, akik még az első világháború előtti kis sárga kocsikkal jártunk a templom melletti ligeti fák közötti vonalon a Vigadóig, majd ennek megszűnése után, az új hídon és vonalon csilingelő kocsikon, bizony szomorú szívvel búcsúzunk a rövid idő alatt is megszokott szép csuklós villamosoktól. De hát, ha muszáj … Hát ezért jöttem ide: búcsúzni az újszegedi villamostól. Nagyon kérem, ne nevessen ki! Titokban akartam tartani, de ha már találkoztunk, csak elárulom: látja, mit hoztam? Ezt az egy szál piros szegfűt. Ezt fogom rátűzni az innen utoljára induló kocsi hátsó ütközőjére, mintegy kedves halottnak szóló utolsó üzenetként …

Közben befutott a villamos. Az érkezők leszálltak és egy néma kézszorítással búcsúztak az öreg kertésztől. Amikor felkapaszkodtam a kocsira, 11-et mutat az óra. A kalauz észrevette, hogy valaki még lenn áll a kocsi mellett és leszólt: »Tessék felszállni, indulunk!« – Köszönöm, kedves – felelt vissza – én nem szállok fel, én nem utazom, csak várom, hogy a kocsi elinduljon. A kalauz tudomásul vette, befordult, megnyomta a csengőt és ekkor az öreg kertész a villamos hátuljára felakasztotta a piros szegfűt, mi pedig elindultunk a városba villamossal – utoljára."

A másik cikk 10 évvel későbbről származik, szerzője, Nagy István nagyszerű könyveket írt a szegedi villamosközlekedés történetéről.

Délmagyarország, 1979. február 16.

„1969. január 31. este 10 óra 47 perc: beáll a végállomásra a Széchenyi téren az 5-ös villamos. A várakozó utasok valamiféle ünnepélyességgel szállnak fel és helyezkednek el a kocsiban. Néhány szempár egy számra villan: 702. »Hát ez lesz az …« Már mindenki fent van. Eljött a forgalmi vezető és az igazgató is. 22 óra 50 perc: a kalauz körülnéz és kétszer megnyomja a jelzőgombot. Megmozdulnak a kerekek.

Elindul Újszegedre csendesen, harangjelzés nélkül az utolsó villamos. A hídon az utasok a tiszai est panorámájában gyönyörködhetnek. A kitérőben már ott vár az utolsó előtti kocsi, vezetője pezsgős üveggel integet felénk. Ő már nem jön vissza. Mi tovább megyünk. A nagy kanyarban többen leszállnak, búcsút intenek. A Főfasornál valaki így búcsúzik a vezetőnőtől: Nem hoznak bennünket már ezután? Sajnos, nem – hangzik a válasz.

– Akkor köszönjük eddigi fáradtságukat, a viszontlátásra aranyos! – s néhány szempárban könnycsepp ragyog.

A végállomásra ünnepélyes lassúsággal érkezünk meg. Az utasok, mintha nem akarnának leszállni, néhány percig tanácstalanul álldogálnak. Alig akarják elhinni: most jöttek villamossal Újszegedre utoljára.

Éjjel 11 óra: még egyszer, utolszor én is leszállok, majd rövid idő múltán újra fellépek a kocsiba. Ekkor már csak néhányan tartózkodnak a villamoson, azok, akik az utolsó járat kedvéért szálltak fel. A kalauz ismét körültekint, s megszólal az indulást jelző csengő. Elindulunk vissza Szegedre. A ligeti nagy kanyarban a kerekek csattogása mintha csak azt mondaná: ugye, emberek, nem is olyan kellemetlen ez a zaj? Az úton, a hídon integető emberekkel találkozunk. A liget öreg fái mintha csak összesúgnának a csillagos éjszakában: jól megnézzétek, holnaptól nem jön erre a csilingelő!

A Tisza tükrében még egyszer megcsillannak a villamos lámpásai. 23 óra 12 perc: a 702-es szép csendesen beérkezik a Széchenyi térre. A váltót elállítják és az utolsó 5-ös elhagyja a húsz éve koptatott fényes sínszálakat. Bevonul pihenőre, piros szegfűvel a homlokán."

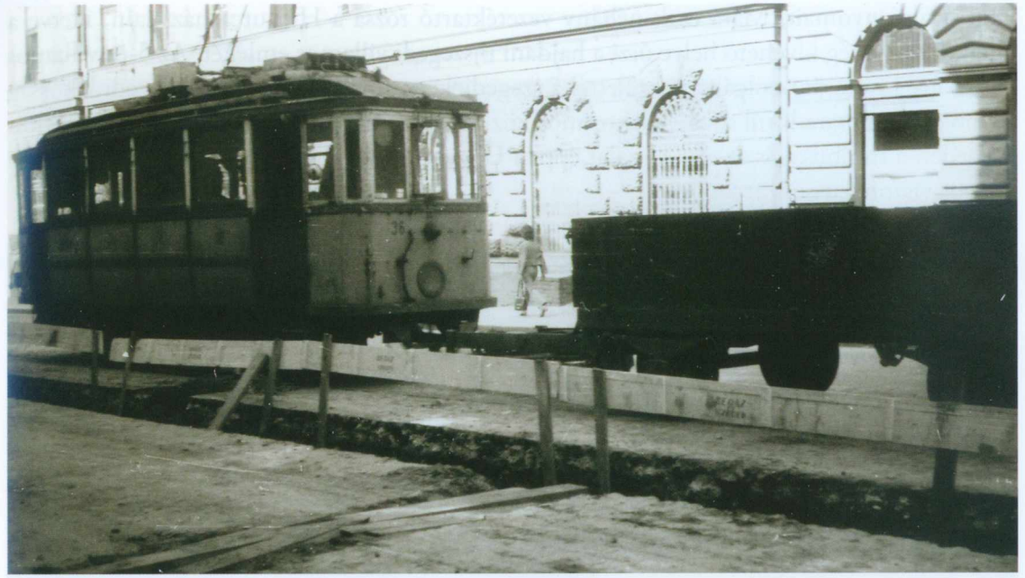
Nagy István sokak érzését fogalmazta meg könyvében az 5-össel kapcsolatban, amint ezt írta:

„… kellemes környezetben, az újszegedi liget fái alatt csattogtak a kerekei, az esteli Tisza hullámaiban hunyorogva visszatükröződtek a villamoskocsik lámpásainak fényei, … nekem nagyon imponált, hogy nem csak a fővárosban, hanem az én városomban is jár villamos a hídon. Az 5-ös villamos hangulata összehasonlíthatatlan volt bármelyik másik szegedi vonallal szemben."

65. ábra: A villamos vágány felszedése a Tisza-hídon, 1971-ben *(Fotó: Nagy István)*

66. ábra: A villamos vágány vége 1972-ben, a belvárosi hídfőben *(Fotó: Nagy István)*

67. ábra: A vágányok felszámolása a Híd utcában, 1972-ben *(Fotó: Nagy István)*



68. ábra: A vágányok felszámolása a Híd utcában, 1972-ben, a 36-os pályaszámú Schlick munkakocsival és a 902-es pályaszámú, különleges kialakítású lóréval[32] *(Fotó: Nagy István)*

Zárszó

Az újszegedi villamos tehát 1969. január 31-én másodszorra, de immár végleg befejezte szolgálatát, mivel a szakemberek szerint a forgalmi igények megkívánta fejlesztésére nem volt mód. Másnap, február 1-jén a 6-os autóbusz lépett az örökébe, amelyre 6 db új, ülőkalauzos, hangosbemondóval és megfelelő mennyiségű illetve tartalmú információs táblával is felszerelt csuklós autóbuszt szerzett be az AKÖV[33]. Ezek mellé más vonalakról ide csoportosítottak még kettőt, így biztosítottak a 6-osra 5 vonali és 3 tartalék járművet. Ez a járat 15 perc alatt járta be az útvonalát, csúcsidőben 5, azon kívül pedig 10 percenként követték egymást a kocsik. A megállókban térképes menetrend-táblákat helyeztek ki és az autóbuszokon is minden felszálló utasnak nyomtatott menetrendet adott a kalauz.

A használaton kívül került pályát és a felsővezetéket Újszeged végállomás felől indulva elbontották. A bontott anyagot még villamossal, pályakocsikon hozták át a szegedi oldalra. Csak a Híd utcában, a vasbeton feljáróig maradt meg ideiglenesen a vágány 1972-ig, hogy az amúgy is nehézkes forgalmat ne zavarják még a bontással is. Azután ott is felszedték a síneket, és eltüntették a kockaköveket. 1973 májusában aztán hozzáláttak a Széchenyi tér rendezéséhez, vágányhálózatának átalakításához is. Eltüntették az akkor már négy éve rozsdásodó harmadik vágányt[34], az egykori központi villamosmegállót, s vele az egykori 5-ös

32 Ez a lóré eredetileg a 16-os pályaszámú MWG kocsi alvázából került átalakításra 1940-ben, de ennél az átalakításnál nem vágták le az alváz peronvégeit, ezért maradtak meg a lóré két oldalán az alváznyúlványok.

33 AKÖV: a korabeli autóbuszos szolgáltató, a 10. számú Autóközlekedési Vállalat (a Tisza Volán elődje).

34 Az átépítéssel a Széchenyi téren valójában az 1-es vonal Nagyállomás irányú vágány nyomvonala szűnt meg. A 4-es villamos végállomása már 1968-ban átkerült a Vörösmarty utca végébe a központi megállótól.

OT/2o 943.9HSZ B14

járat utolsó nyomait. Mára csak néhány vezetéktartó rózsa a Híd utca házfalain, illetve a ligeti kanyar még kivehető helye őrzi a hajdani újszegedi villamos emlékét. Az 5-ös villamos betöltötte hivatását, szolgálta becsülettel a szegedieket, amíg lehetett. Az újszegedi lakosság azonban nem maradt túl sokáig elektromos közlekedési eszköz nélkül. 1979-ben megindult Szegeden a trolibusz, és az első vonalat éppen Újszegedre vezették, ami a villamos emlékére az 5-ös viszonylatszámot kapta.

69. ábra: Villamos a Tisza-hídon, árvíz idején

Felhasznált irodalom:

- Bajsz Gábor: Az egykori újszegedi közúti vasút története – Városi Közlekedés 2002/3.
- Délmagyarország vonatkozó évfolyamai
- Nagy István, Elek István, Terhes Sándor: 100 éves a szegedi villamos
- Nagy István: Élet a sínek között
- Szeged története 3/1 kötet. Szerk.: Gaál Endre
- Terhes Sándor: Érdekességek és furcsaságok a szegedi villamosközlekedés történetéből - cikksorozat a Délmagyarországban 1995. nyarán
- Terhes Sándor - Nagy István: Lófejűek és pöfögők a vaspályán
- Újszegedi vonal, építési napló 1948. IX. 16. – 1949. V. 21. (Hadnagy Béla műszaki vezető, építésvezető)

X 377266

70. ábra: A 702-es csuklós villamos a szegedi hídfőben, 1967-ben *(SZKT gyűjtemény)*

71. ábra: A 12-es MWG motorkocsi pályakocsival az újszegedi hídfőben, 1967-ben
(Dobra Ferenc gyűjteménye)

A sorozat eddig megjelent füzetei:

I. Berta József – Keller László: Az FVV típusú „Bengáli"csuklós villamosok 50 éve

II. Lovász István: A pécsi villamosvasút története

III. Szécsey István: 50 éves a Ganz csuklós villamos

IV. Kalocsai Péter: A 150 éves szombathelyi városi tömegközlekedés rövid története (1865–2015)

V. Szécsey István: A BSzKRt 3600 sorozatú villamosok története

VI. Pándy Tamás: A legendás 40-es villamos

VII. Szécsey István: Az M IX. / P XXV., később M IXA. / P XXVA. típusú HÉV-szerelvények

VIII. Bosnyák László: A B.K.V.T. „S" típusú villamosok története, a B.Sz.K.Rt. 1820-as motorkocsi felújítása

IX. Nagy István: Szegedi villamoskülönlegességek 1950-1970 között

X. Gara Kálmán: Debreceni helyi autóbusz-közlekedés 1926-1950 között és 2009-től napjainkig

XI. Szécsey István: A HÉV M VIII. motor- és P XV. pótkocsijai

XII. Lovász István: A BHÉV járművek acélvázasítása, a BHÉV M III és P III típusú acélvázasított járművei

XIII. Gara Kálmán – Szécsey István: Debrecen kék villamosai

XIV. Bosnyák László: A BVVV „K" típusú villamosok története és a 2806-os motorkocsi felújítása

XV. Dr. Zsigmond Gábor: A millenniumi földalatti vasút története

XVI. Szécsey István: A millenniumi földalatti vasút járművei

XVII. Nagy István – Rózsa Gábor: A szegedi Tatra villamosok 1997-2022

XVIII. Gara Kálmán: A debreceni Zsuzsi Erdei Vasút 140 éve

XIX. Dr. Malatinszky Sándor: A BHÉV 27 pályaszámú gőzmozdonya Gőzvontatás a Budapesti Helyi Érdekű Vasutakon

XX. Szécsey István: A budapesti trolibusz-közlekedés hőskora (1933-1949)

XXI. Berta József: A miskolci autóbusz-közlekedés 75 éve (1948 – 2023)

XXII. Szécsey István: Budapest középbejárós villamosai

XXIII: Szécsey István: 150 éves a svábhegyi fogaskerekű vasút (1874-2024) Az első száz év járművei